

# Marea Noastră

revista Ligii Navale Române • fondată în 1931 • serie nouă • anul XX - nr. 4 (77) • septembrie - octombrie 2010 • 10 lei

aniversare

**Forțele Navale Române**

150 de ani

**naufragiu Medy**

victime colaterale

**Struma**

tragedia Mării Negre

**epava Щ-213**

vânată de scafandri

**scafandrii ...**  
la ce folosesc?





Incinta Port - Berth 80-84  
tel.: 00 40 241 639016  
fax: 00 40 241 639010  
e-mail: [comvex@comvex.ro](mailto:comvex@comvex.ro)  
web: [www.comvex.ro](http://www.comvex.ro)



Certified acc. to ISO 9001: 2000



**COMVEX**  
**THE BULK**  
**TERMINAL**

## Cuprins

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <b>4</b> Struma<br><i>Ioan Damaschin</i>  | <b>31</b> Rostul forțelor navale<br><i>Constantin Iordache</i>                         | <b>44</b> Generația 1965<br><i>Laurențiu Mironescu</i>   | <b>62</b> Liniștea din adâncuri<br><i>Ion Asavei</i>                                   |
| <b>7</b> Supraviețuitorul<br><i>Adelin Petrișor</i>   | <b>33</b> Marina Regală Română<br>în al II-lea război mondial<br><i>Ioan Damaschin</i> | <b>45</b> Marinarul scriitor<br><i>Petre Maravela</i>  | <b>64</b> Info<br><i>Dan Leahu</i><br><i>Ilarion Barbu</i><br><i>Dumitru Mărășescu</i> |
| <b>9</b> Submarinul<br><i>Anton Bejan</i>   | <b>36</b> Interviu cam. Aurel Popa<br><i>Marian Moșneagu</i>                           | <b>48</b> ewita - publicitate<br><i>Ceronav</i>  | <b>66</b> ... Și noi am fost cu Mircea<br><i>Ioan Damaschin</i>                        |
| <b>10</b> Scafandrii<br><i>Adriana Mironescu</i>  | <b>38</b> Active Endeavour 2010  | <b>50</b> Siguranța pe mare<br><i>Ceronav</i>  | <b>67</b> Albumul Constanței<br><i>Marian Moșneagu</i>                                 |
| <b>14</b> Naufragiul Medy<br><i>Ion Țița-Călin</i>  | <b>39</b> Misiune Blackseafor<br><i>Constantin Cioroaba</i>                            | <b>52</b> Dunărea<br><i>Cristina Mihalașcu</i>   |  |
| <b>18</b> Constituirea marinei<br>militare naționale<br><i>Marian Moșneagu</i>                            | <b>40</b> Pseudo istorie a<br>marinei militare<br><i>Cristian Crăciunoiu</i>           | <b>53</b> Strategia UE privind<br>Dunărea ( <i>redacția</i> )  |  |
| <b>21</b> Flotila în războiul<br>de independență<br><i>Raymond Stănescu</i><br><i>Cristian Crăciunoiu</i> | <b>41</b> D'ale tineretii<br><i>Nicolae Preda</i>                                      | <b>54</b> RoRIS<br><i>Silviu Apostol</i>   |  |
| <b>25</b> Cronologie II<br><i>George Petre</i>  | <b>42</b> Gheorghe Angheliescu<br><i>Valeriu Avramescu</i>                             | <b>55</b> Telegrafia navală<br><i>Costică Ciocoiu</i>  |  |
|   | <b>43</b> Maican și Murgescu   | <b>56</b> LNR jurnal de bord<br><i>Petre Georgescu</i><br><i>Carmen Atanasiu</i><br><i>Ilarion Barbu</i> |  |

ISSN: 1223-0332  
© LNR 2010

Răspunderea juridică pentru  
conținutul articolelor aparține  
în exclusivitate autorilor, con-  
form art. 206 CP.

## editorial

Citiți și dați mai departe ...



români sunt pe *white list* și există  
câteva proiecte în derulare, utile,  
fără îndoială.

Avem nevoie ca toate mecanis-  
mele sistemului să se alinieze  
într-un plan coerent de atragere  
a clientului. Armatorul, exporta-  
torul, importatorul, transporta-  
torul de marfă sau pasageri, toți,  
sunt clienți potențiali ai sistemului  
de transporturi al României.  
Au certe așteptări de la noi fie ele  
denumite cost, timp, atitudine a  
autorităților etc. Dacă nu depu-  
nem efort să satisfacem aceste  
așteptări, viața va merge înainte și  
fără noi în peisaj.

De fapt, merge și acum când polul  
portuar Ilichevsk - Odessa a pre-  
luat rolul de hub al Mării Negre  
și a transformat portul maritim  
Constanța, cel mai mare complex  
portuar din sud-estul Europei,  
în destinație secundară pentru  
traficul containerizat de mărfuri  
pe relația Orientul Îndepărtat - Est  
Europa.

Ne aflăm deci, la un nou start. Îi  
dorim noului ministru, Anca Boa-  
giu, constănțeană de origine și  
legată de marină, determinare și  
perseverență în lupta cu sistemul  
imunitar al birocrăției și lipsei de  
eficiență. Pentru că știm că buna  
intenție nu-i lipsește.



CLC Laurențiu MIRONESCU  
Președintele  
Ligii Navale Române

Am preluat mandatul de președin-  
te al Ligii Navale Române animat  
și de dorința de a transforma re-  
vista Marea Noastră, făcând corp  
comun cu redacția, cu autorii de  
articole și cu cititorii, în manifes-  
tul de care ... marea noastră are  
nevoie.

În condiții de criză, nu există prea  
multe rețete pentru succesul unei  
publicații pe o „nișă” atât de strict  
specializată precum aceea oferită  
de sectorul nostru de activitate.  
Bun, când mă refer la succes, nu  
mă gândesc la o colecție lucioasă  
de traduceri de pe web și poze și  
mai lucioase ale unor peisajii care  
nu prea au legătură cu noi.

Succesul revistei Marea Noastră  
sta în reprezentativitate, în me-  
sajul pe care reușim să-l transmi-  
tem din partea unei industrii cu  
un enorm potențial ... și cu la fel  
de enorme neajunsuri ... și mai  
ales, dacă meseriașul, ofițerul de  
marină, militară, comercială, oa-  
menii care muncesc în porturi,  
cei care iubesc marea se vor re-  
cunoaște pe ei, problemele lor,  
reușitele lor, în paginile revistei.  
Care e a lor, a noastră.

Prima organizație neguvernamen-  
tală din România, Liga Navală  
Română este asociație de utili-  
tate publică girată de Ministerul  
Transporturilor. Care minister se  
află la început de drum. Un alt  
început de drum. Dacă e ceva  
bun în situația asta e că mai rău  
nu se poate ... asta așa, ca o iro-  
nie amară. Din păcate, la asta am  
ajuns după mulți ani de zile de  
ultra-politizare, depersonalizare și  
deprofesionalizare. Și multă, ex-  
trem de multă bătaie de joc.

Bătaia de joc la nivel de orientare  
strategică a menținut o structură

stufosă, birocratică, atentat la  
sănătatea mentală a clientului,  
*user*-ul de infrastructură portuară  
și de industrie maritimă a țării.

Este trist să vedem penuria de  
resurse a României, mă refer la in-  
dustria maritimă. Există țări, chiar  
din vecinătatea noastră, care in-  
vestesc în nave chiar în absența  
ieșirii la mare. Asta pentru că, în  
definitiv, transportul maritim este  
o activitate internațională prin  
exelență și pavilionul, aparte de  
simbol, reprezintă administrația  
maritimă a unei țări; administrația  
există ca sumă de reguli, proceduri  
și prevederi de ordin fiscal și pro-  
cedural chiar dacă de la ferestrele  
clădirii în care funcționează nu se  
vede marea ...

Bun, noi avem și fereastra și ma-  
rea. Cu restul suntem încă datori.  
Iar datoria nu este dificil de plătit,  
în cazul nostru. Posesori de 1.000  
de km de Dunăre, beneficiari ai  
unei infrastructuri consistente și  
ai unei importante resurse uma-  
ne, putem aranja piesele în sistem  
în așa fel încât să-l facem suplu și  
permeabil clientului, fie că vorbim  
de armatorul, de *product carrier*  
sau de posesorul unei bărci de  
peisaj.

Anul 2010 este o bornă a istoriei  
noastre maritime. Aniversăm 150  
de ani de la înființarea Forțelor  
Navale ale României. Am aniver-  
sat 115 ani de la primul segment  
de transport maritim derulat cu  
câteva nave comerciale cu pavili-  
on român. În august 1895, dacă  
am fi dorit să angajăm o navă  
românească să transportăm che-  
restea până la Bosfor, am fi reușit.  
Azi, n-am putea.

Nu tot ce s-a petrecut în ultimii ani  
a fost trist și neguros. Navigatorii



# struma

un  
barcaz  
pentru  
infern

Struma era un barcaz bulgăresc care, după reparații și amenajări într-un șantier naval privat din Constanța, a primit în toamna anului 1941 certificatul *Board of trade* ce-i permitea să transporte un număr de 750 de persoane într-o singură cursă (circa o săptămână) până în Marea Mediterană.

769\* de emigranți evrei - copii, tineri și vârstnici - s-au ambarcat în portul Constanța, respectându-se

\*NR: numărul emigranților evrei de pe Struma rămâne o problemă controversată. Fragment din interviul cu Tuvia Carmely, Haifa, 6.04.2000. "Potrivit cercetărilor dumneavoastră, câți bărbați, femei și copii s-au înecat în catastrofă?"

- 759 suflete!
- Dar peste tot sunt menționate 769 de suflete. Mă înșel?
- Nu, ai dreptate însă nu poate fi așa. Există un certificat oficial românesc datat în următoarea zi după plecarea Strumei din Constanța emis de Căpitanie. Acest document atestă că pe vas se aflau 769 de pasageri. Din aceștia 9 au debarcat la Istanbul și au plecat spre Palestina cu trenul iar unul a supraviețuit.
- Și câți dintre aceștia erau evrei?
- Conform evidențelor, 741 erau evrei, 737 erau pasageri cu bilet iar alți 4 (doi bărbați și două femei) făceau parte din echipaj.
- Cum cifrele nu coincid e undeva o discrepanță. În afară de emigranții evrei și echipaj mai erau și alte persoane la bord?
- Da. Doisprezece persoane necunoscute!
- Agenți Gestapo?
- ?! Imi pare rău. Nu vă pot da un răspuns concludent!"

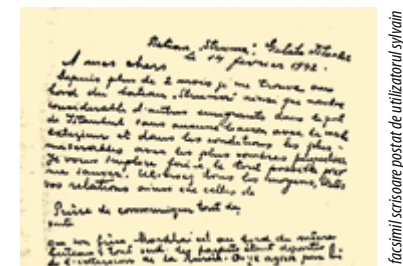
legislația în vigoare, începând cu 8 decembrie 1941. La 12 decembrie remorcherul *Istria* comandat de locotenentul Constantin Necula (*azi, amiral nonagenar*) a pilotat vasul până în zona Costinești, dar la puțin timp acesta a eșuat din cauza unor defecțiuni la motor. Readus a doua zi în port de același remorcher, la 14 decembrie a fost din nou pilotat, de această dată până la sud de Mangalia.

Ajuns fără prea multe peripecții în strâmtoarea Bosfor (*mare liniștită de decembrie*), din cauza defecțiunilor la motor a fost nevoit să oprească și să ceară asistență tehnică de la autoritățile turcești. Trebuie menționat faptul că Turcia era țară neutră, iar navele civile puteau traversa strâmtoarea fără restricții chiar și pe timp de război.

Viața la bord era foarte grea din pricina supraîncărcării vasului, a timpului friguros de iarnă și a carantinei impuse de autoritățile turcești, hrana fiind la limita subsistenței.

Staționarea vasului în strâmtoare a durat până la 23 februarie 1942 (70 de zile) până când specialiștii turci au reparat motorul navei și l-au declarat funcțional (*în fapt acesta continua să fie defect*). După multe insistențe, autoritățile turcești au aprobat debarcarea a opt emigranți evrei care aveau viză pentru alte țări, inclusiv pentru Palestina și a unei femei însărcinate.

În toată această perioadă de staționare, organizația evreiască din Ankara și Istanbul Jewish Agency a făcut demersuri insistente pe lângă autoritățile turcești, guvernele de la Londra și Washington și în alte capitale europene pentru ca emigranților să li se acorde viză pentru Palestina. O delegație de evrei români din Palestina a mers chiar în audiență la președintele Turciei, Ismet Inonu.



Vasul "Struma", Galata Istanbul  
14 februarie 1942

Dragii mei,  
De mai mult de două luni mă aflu la bordul vaporului "Struma" alături de mulți alți emigranți, în portul Istanbul, fără nicio legătură cu lumea exterioară în cele mai mizerabile condiții și cu perspective din cele mai sumbre. Vă implor să faceți tot posibilul pentru a mă salva. Folosiți toate mijloacele, toate relațiile pe care le aveți ...

Din păcate pentru emigranții evrei de la bordul vasului *Struma*, în guvernul britanic exista un puternic curent antievreiesc care îi avea în frunte pe ministrul de externe Anthony Eden, secretarul colonial Lordul Moine și Înaltul comisar britanic în Palestina, Sir Harold MacMichael care au contracarat spiritul mult mai permisiv al primului ministru Winston Churchill (*se invocă Charta Albă emisă tot de autoritățile britanice din 1939 care prevedea accesul în Palestina a unui număr maxim de 15 mii de evrei pe an*).

La 23 februarie 1942 autoritățile turcești, în ciuda opoziției evreilor de la bord, remorchează vasul *Struma* în Marea Neagră, la circa cinci mile marine de intrarea în strâmtoare și, către orele 22:00, îl abandonează în voia valurilor (*motorul încă nu funcționa*). Comandantul vasului, bulgarul Gorbatenko, încercând să-i liniștească pe emigranți, le promite că vor reuși să pună motorul în funcțiune și vor ajunge la Burgas.

Submarinele sovietice aveau un raion de luptă situat la circa 5 mile marine de intrarea în strâmtoare, în poziție fiind, la acea dată, U 213, comandat de căpitanul lo-

cotenant Isaev cu misiunea de a scufunda vasele inamice care intrau sau ieșeau din Bosfor, vizate fiind petrolierele ce transportau combustibil din portul Constanța spre Frontul de Sud din Marea Mediterană.

La data de 23 februarie, către miezul nopții, submarinul Щ 213 scufundase în raionul său de luptă o navă de transport turcească, iar în cursul dimineții în vizorul periscopului său apare *Struma*. Gloria de a-și trece în palmares două nave scufundate în mai puțin de 12 ore a fost un argument mult mai puternic decât sentimentul umanitar al comandantului de submarin.

Nu a stat prea mult pe gânduri, *Struma*, aflată în voia valurilor, oferindu-i o țintă mult prea ușoară. A ordonat imediat pregătirea torpilelor pentru lansare și luarea drumului de atac. Torpila a fost lansată de la distanța de șase cabluri și în mai puțin de 30 de secunde a spulberat pur și simplu vasul *Struma* cu cei 760 de emigranți evrei la bord și zece membri ai echipajului.

*„Ora 10:30 - ora Moscovei (09:30 ora locală). În punctul de coordonate: latitudine - 41 grade și 26 de minute nord, longitudine - 29 grade și 10 minute est - scufundat vasul Struma.”* Așa a consemnat căpitanul locotenent Isaev în jurnalul de bord al submarinului Щ 213.

Printr-un miracol, după mai bine de 24 de ore, timp în care a fost dus de curentul de apă rece ca gheața, David Stoliar, un tânăr de 21 de ani, este pescuit împreună cu "ambarcațiunea de salvare" la care ajunsese din întâmplare, de un grup de pescari din satul Șile (aflat la circa 30 de mile marine est de Bosfor). După spitalizare, el va ajunge câteva săptămâni mai târziu în Palestina.

În anul 2000, Greg Baxton, nepotul unor evrei ce și-au pierdut viața pe *Struma*, a făcut cercetări cu grupul său de scafandri pe locul unde s-a scufundat vasul. Cu această ocazie a fost adus în zonă și supraviețuitorul David Stoliar care s-a întâlnit în satul Șile cu singurul pescar în viață dintre cei care l-au salvat.

Submarinul Щ 213 și căpitanul locotenent Isaev vor supraviețui doar 8 luni. La sfârșitul lunii octombrie 1942 va fi scufundat în timp ce se afla în raionul de luptă cuprins între paralela Constanța - la sud, paralela Sfântu Gheorghe - la nord și meridianul Odessa la est.

Pentru cei ce doresc să afle mult mai multe lucruri în legătură cu circumstanțele în care s-a scufundat vasul *Struma*, dar și modalitatea în care s-au salvat cei aproape 30 de mii de emigranți evrei pe mare și pe Dunăre în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, le recomand cartea scrisă de autorul acestor rânduri - „S.O.S. PE DRUMUL SPERANȚEI”.

**Ioan DAMASCHIN**  
Comandor (r) lector univ. dr.



© Avishai TEICHER - memorialul din Holon dedicat victimelor Struma

## În rădăcina supraviețuirii de vorbă cu David Stoliar

### M-am simțit vinovat că am rămas în viață

Corespondentul special al TVR, Adelin Petrișor, l-a căutat pe singurul supraviețuitor de pe *Struma*. L-a găsit în Bend, Oregon, Statele Unite ale Americii, un orașel de câteva zeci de mii de locuitori, situat pe coasta de vest. La peste 12.000 de km de Constanța, descoperirea epavei submarinului Щ 213, bănuie că ar fi scufundat *Struma*, a stârnit emoție.

*N-am uitat. Am uitat atât de multe lucruri, dar ce s-a întâmplat atunci n-am uitat. Când vorbesc, trăiesc din nou în apă.*

David Stoliar are 88 de ani. S-a născut la Chișinău și a crescut la București. Este singurul supraviețuitor de pe *Struma*. A încercat să uite tragedia de acum 70 de ani. Câteva zeci de ani a refuzat să vorbească despre acest subiect. Apoi a vorbit. Despre viața sa s-au făcut documentare, iar jurnaliști de la publicații prestigioase, ca *New York Times* sau *Chicago Tribune*, au scris cărți.

David Stoliar povestește că la 19 ani, de frica Gărzii de Fier, tatăl său i-a făcut cadou un bilet pe vasul *Struma*, care trebuia să-l ducă în

Palestina. Deși biletul a costat o mică avere pentru acele vremuri, 1000 de dolari, tânărul avea să descopere că vaporul *Struma* era un prăpădit de yacht căruia i se construieră niște cușete și i se pusese un motor.

*Nava era pentru 150 de pasageri iar ei au imbarcat 790 de oameni. Nu puteam să dorm pe spate, trebuia să ocup cât mai puțin loc, eram ca sardinele. Erau peste 100 de copii.*

Nava a plecat pe 12 decembrie 1942. *Struma* n-a reușit să iasă din apele teritoriale românești, că motorul s-a stricat. Un SOS a adus înapoi remorcherul care scosese vaporul din port.

Nu mai aveam nimic din aur. Femeile mai aveau verighetele. Căpitanul remorcherului a spus că repară motorul dacă primește inelele. Peste câteva ore au reparat motorul. Ne-au spus că remorcherul o să mergă cu vaporul până în apele teritoriale turcești.

Când a intrat în apele teritoriale turcești, Struma a rămas din nou fără motor. Un remorcher a dus vaporul în portul Istanbul, unde a intrat în carantină. Doar polițiștii aveau acces la bord.

N-am avut aproape nimic de mâncare pentru că turcii n-au permis niciunei bărci să vină la Struma. Două luni de zile pe vapor, ianuarie și februarie, era foarte rece, nu era caldura, dar oamenii erau unii în alții că nici n-aveau nevoie.

Ne-au închis înăuntru, au tăiat ancora, au legat vaporul de un puternic remorcher militar turc și ne-au dus înapoi în Marea Neagră. A durat câteva ore, am intrat în Marea Neagră și ne-au lăsat, estimate eu, la vreo 10 km, pentru că vedeam țărnușul. Tot timpul am văzut țărnușul. Și ne-au lăsat așa, în mijlocul nopții. Soarele începea să răsară și, deodată, o mare explozie. Eu am stat sus, pe puntea superioară. Când s-a produs explozia am fost aruncat în aer și am căzut în apă. Când am ieșit la suprafață, nu mai era nimic. Erau mulți pasageri în apă.

Am găsit o bucată de lemn din punte și am stat pe ea. Spre seară, o persoană venea spre mine, pe o ușă. L-am tras lângă mine, era secundul. Am vorbit cu el în rusă și mi-a zis că el era pe punte și se uita spre țărnuș, spera că vine cineva cu apă și mâncare. Deodată a văzut torpila, urma ei, a luat-o la fugă să-i spună căpitanului. Când a ajuns la comandă, a deschis ușa, vasul a explodat și el a rămas cu ușa în mână. Multe persoane înotau, se țineau de câte o bucată de

lemn. Unul câte unul s-au înecat. La început erau multe strigăte, oamenii plângeau. Încet, încet, s-a făcut liniște.

Toată noaptea, David Stoliar a stat cu ofițerul bulgar, se înghionteau unul pe celălalt să nu adoarmă și să se înec.

Când a venit dimineața, l-am văzut lângă mine, însă capul era în apă. Nu mai avea aer. A murit dimineața.

Un vapor a trecut foarte aproape de el, câțiva oameni i-au făcut cu mâna, atât. Aflat de 24 de ore în apă înghețată a mării, tânărul de 19 ani a vrut să se sinucidă.

N-am vrut să mă înec și aveam în jachetă un cuțit. M-am decis să-mi tai venele, să mor fără să mă înec. Atunci a venit o barcă cu 6 persoane să mă ia. Au luat și două cadavre.

Pescarii l-au predat poliției. După câteva zile în spital, tânărul a fost trimis la închisoare pentru că nu avea viză.

Eu mă așteptam să văd și alte persoane de pe vapor, dar eram singur. În cele din urmă, m-au interogat de mai multe ori, de unde sunt, ce căutam pe vapor, ce s-a întâmplat... Am întrebat dacă mai sunt supraviețuitori, mi-au zis că sunt singurul. Și astăzi mă întreb de ce eu sunt în viață și așa de multe persoane nu sunt în viață.

După 6 săptămâni de arest, cu ajutorul șefului comunității evreiești din Istanbul, a reușit să scape și să plece în Palestina. Povestea celui mai norocos om al secolului XX, cum l-au numit ziariștii americani, a continuat. Stoliar a luptat pentru britanici în Egipt și Libia.

După terminarea războiului a aflat că mama sa a murit la Auschwitz. Stoliar a mai luptat o dată și pentru Israel, în războiul de independență din 1948. La scurt

timp după, a plecat în Japonia unde a lucrat pentru un mare producător de încălțăminte. Acolo a cunoscut-o pe Marda, a doua sa soție. Marda Stoliar: *David mi-a trimis un bilet de avion pentru a-l întâlni la Tokyo. Am mers la Biblioteca Centrală din New York și acolo erau 6 cărți despre viața sa, în acel moment, la 1968.*

Deși a suferit enorm, David Stoliar vorbește acum cu o seninătate ieșită din comun despre Garda de Fier, despre rușii care au torpilat Struma sau despre turcii care au împins la moarte sutele de refugiați. Acum trăiește o viață liniștită pe coasta de vest a Statelor Unite. Recunoaște că vorbește româna ca pe o limbă străină, așa cum vorbește franceza, germana, italiana sau japoneza. Face o constatare: tinerii nu sunt interesați de dramele celui de-al doilea război mondial, semn că nu vom învăța niciodată din greșelile trecutului.

Ultima lecție: *Oamenii trebuie să învețe să trăiască cu cei din jur, cel mai important, să fii prieten cu vecinul, să aveți același scop.*

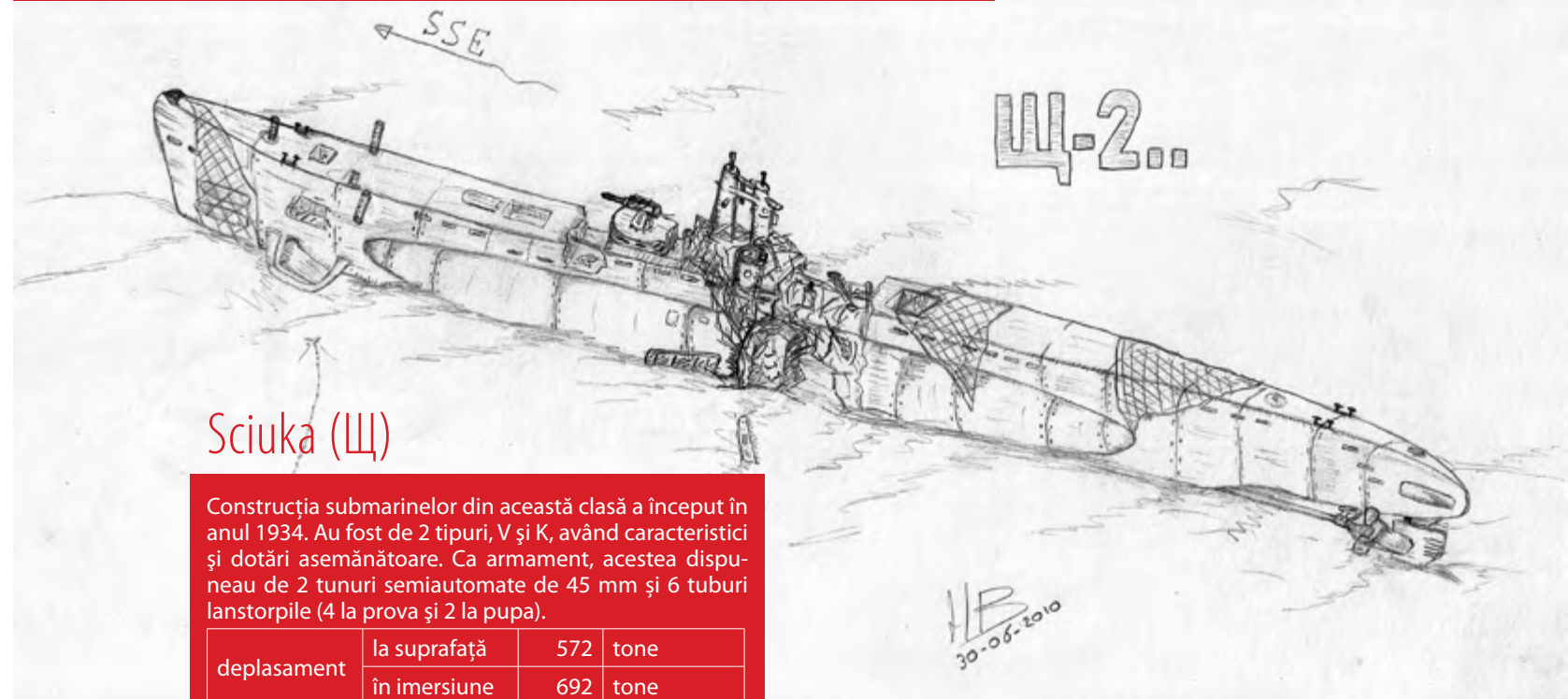


Mulțumim colegului nostru Adelin Petrișor. Materialul a fost transcris după reportajul realizat de el, difuzat de postul public de televiziune și apoi postat pe situl TVR.



# submarinul Щ 213

imagini publicate prin amabilitatea Black Sea Wreck Divers



## Sciuka (Щ)

Construcția submarinelor din această clasă a început în anul 1934. Au fost de 2 tipuri, V și K, având caracteristici și dotări asemănătoare. Ca armament, acestea dispuneau de 2 tunuri semiautomate de 45 mm și 6 tuburi lanstorpilor (4 la prova și 2 la pupa).

deplasament	la suprafață	572	tone
	în imersiune	692	tone
lungime		57,5	metri
viteză	la suprafață	12,5	noduri
	în imersiune	6,3	noduri
rază de acțiune		6000	mile marine
autonomie		123	zile
echipaj		35	persoane

Datele ne-au fost puse la dispoziție de domnul comandor (r) Anton BEJAN.

Epava unui submarin rusesc dispărut în timpul celui de-al doilea război mondial, găsită în apele teritoriale românești.

## Mumia de pe fundul mării

Descoperirea, făcută de scafandrii de la Black Sea Wreck Divers (BSWD), este cu atât mai importantă cu cât submarinul III 213 (din clasa Sciuka) este cel care în februarie 1942 a scufundat vasul Struma. Până acum, atât epava submarinului reusesc, cât și cea a vasului Struma, au fost căutate fără rezultat de mai multe echipe internaționale de scafandri.

Acum doi ani, o echipă daneză care făcea cercetări legate de zona petrolieră a scanat fundul Mării Negre și a descoperit o formă ce ar fi putut fi un submarin. Pentru că scopul ei nu era căutarea de epave, olandezii au informat echipa Black Sea Wreck Divers, fără să-i dea însă coordonatele exacte. Până să coboare în adâncuri, scafandrii aveau o imagine pe sonar și o lungime a obiectului de

aproximativ 55 de metri. Primul indiciu care i-a dus la ideea că descoperirea este un submarin a fost lungimea. Imediat au început documentarea.

Ce-ar fi putut fi? De-a lungul coastelor românești ale Mării Negre, în raioanele Constanța, Mangalia, Sulina, Insula Șerpilor, flota sovietică a pierdut 8 submarine: L6, din clasa Leninet, M34, M58,

M59 din clasa Maliutka, și din clasa III (Sciuka): III 206 (tip V-modificat - 2), III 208 (tip X), III 212 (tip X), III 213 (tip X). (Date despre scufundarea acestor submarine pot fi găsite în lucrarea „Marina Română în al doilea Război Mondial” de Nicolae Koslinski și Raymond Stănescu).

Cercetarea celor 16 membri ai echipajului - doi nemți, doi olandezi și restul români - a început în urmă cu doi ani, pe 15 noiembrie 2008, cu o barcă foarte lentă, apoi cu o ambarcațiune a clubului de scufundări. O lună a durat până când epava submarinului a fost localizată!

Scafandrii de la BSWD au găsit nava înfășurată în plase industriale de pescuit. Arăta ca o mumie, spun ei. Una minunată. Au început analizele, măsurătorile ... Obiectul are 55 de metri. E scufundat la 31

de metri, înclinat la tribord 30 de grade. Are avarii la chioșc care ar fi putut fi provocate de o mină. Tunul din prova e de 45 mm. Cel din pupa lipsește. Unele avarii ale epavei ar fi putut fi provocate și de plasele de pescuit industriale ce o înconjoară. Prova și pupa sunt intacte. Toate deschiderile în punte sunt închise. Cârmele orizontale prova sunt în poziția de urcare, iar cele din pupa sunt la orizontală. Ambele periscoape sunt ușor ridicate, posibil din cauza exploziei. Partea din spatele chioșcului lipsește, bucăți din ea au fost găsite lângă corpul navei. Periscoapele sunt legate între ele cu două bare orizontale. Există o piesă sferică de 30-40 cm diametru, în spatele periscoapelor. Am aflat aceste informații de la Harry Bakker, instructor de scafandri, olandezul grupului.

Așa arăta, deci, submarinul de pe fundul mării. Greul de-acum începe. Trebuia îndepărtată plasa, pentru a ajunge la elementele de identificare a navei. Orice mișcare în zonă stârnea nisipul. Apa se turbura, nu mai vedeam nimic. Nu mai știai dacă nu cumva îți tai un deget, în loc de plasă. La 4 grade, cât era temperatura acolo jos, nu-ți mai simțai mâinile, povestește Victor Stănescu, unul dintre scafandri.

Pentru a ști ce și unde să caute, scafandrii au început o corespondență cu un istoric rus, Miroslav Morozov, autor al mai multor cărți despre submarinele rusești în cel de-al doilea război mondial. Istoricul avea acces și la arhivele rusești, așa că i-au trimis imaginile și propriile cercetări legate de identitatea navei.

*Morozov: Îndreptați-vă atenția spre cele două bare orizontale dintre tuburile periscoapelor. Două bare înseamnă că este vorba despre submarine seria X, cu periscoape de 9 m. O bară între periscoape înseamnă submarin “V-bis-2” cu periscoape de 7,5 m. Cel mai simplu mod de a afla ce tip este nava, este să găsiți tunurile. 45 mm înseamnă III 213 sau III 208. Așa iese din discuție III 206.*

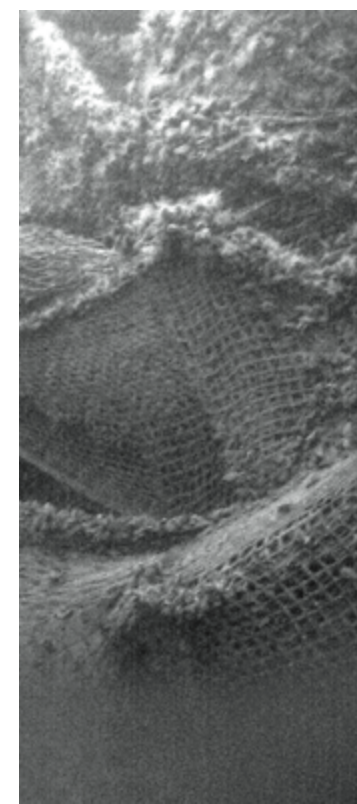


Scafandrii de la Black Sea Wreck Divers au aflat deja că tunul din prova este de 45 mm. Așa că III 206 a fost eliminat din analiză. Corespondența continuă.

De ce erau restricții în zonă? Din cauza minelor?

Morozov: Da, din cauza minelor. Marina militară română a pus 5 câmpuri de mine cu o săptămână înainte să se termine războiul. (În realitate, barajul de apărare din fața Constanței, format din cinci linii de mine, a fost lansat de Marina Militară Română cu o săptămână înainte de începerea războiului). Am înțeles că ați găsit submarinul aproape de aceste câmpuri. Acum ceva timp am ajutat niște scafandri să identifice III 212 când ei insistau că e III 208.

III 212 are prova zimțată, iar III 208 nu. Locul unde ați găsit voi submarinul n-a fost minat până în octombrie 1942 (deci, când III 208 era acolo în patrulare, era curat), dar din octombrie au instalat câmpul S44 cu putenicele mine EMC (exploziv de 285kg). Imaginea cu avaria corespunde cu una provocată de o mină. În final, poziția de lângă Insula Șerpilor era cea a lui III 212, nu a lui III 208. Identificarea corectă a fost, pentru mulți ani, încurcată de o listă oficială de pierderi unde III 212 figura ca victimă a unui avion german lângă Sinop (Turcia), când se întorcea la bază - datele se bazau pe niște informații radio greșite. Când am văzut documentele, totul a devenit clar: III 212 n-a trimis semnalul pe care trebuia să-l transmită orice sub-



**scafandrii**  
Black Sea Wreck Divers

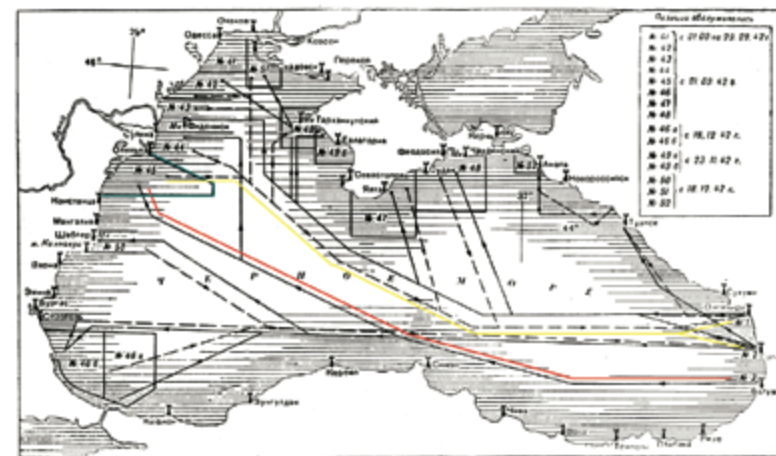
marin care părea să se poziționeze. Deci a fost reținut în poziție de câmpul de mine S44 din Insula Șerpilor.

(...)

Morozov: Am examinat documentele pe care mi le-ați trimis. Ce pot să spun? Este sigur o navă de tipul X. N-am nicio îndoială că submarinul s-a scufundat după ce a lovit o mină când naviga la adâncime periscopică. Locul avariei este în partea din spate a chioșcului. Două alte avarii la prova sunt cauzate, probabil, de plasele de pescuit asupra învelișului de metal slab calitativ. Toate submarinele sovietice găsite în ultimii ani (III 211, III 204, III 212) aveau același tip de avarii. Fiți atenți dacă găsiți muniție pentru tunul de 45 mm.

N-au găsit. Era un indiciu bun.

Morozov: III 213 a plecat în misiune pe 28/9/1942 și a ajuns în poziție în dimineața de 1 octombrie. A avut aceeași poziție cu III 208 - nr. 45.



Ambele submarine n-au fost observate de inamic și n-au transmis niciun mesaj radio privind poziția lor. Pe atunci, orice submarin trimitea mesaj doar dacă pleca din poziție, deci III 208 s-a scufundat, probabil, între 26.8.1942 și 8.9.1942, III 213 între 1.10.1942 și 14.10.1942.

Periscopul antiaerian este puțin ieșit din tubul periscopic. Asta înseamnă că navigau aproape de suprafață?

Morozov: Nu, am citit foarte multe descrieri despre epave. La multe dintre ele, periscopul, sau ambele periscope ies din cauza exploziei minei.

(...)

Morozov: De obicei, submarinele nu-și încep drumul spre bază din poziția de luptă, ci după ce își încarcă bateriile în larg, deci, dacă epava este aproape de portul Constanța, submarinul era în poziție de luptă. Trebuie să luați în considerare numai zona din jurul poziției nr. 45 - un submarin în patrulare poate fi în orice punct în interiorul acestei zone, dar Comandamentul rus le cerea să stea aproape de țărm pentru că acolo erau zonele de patrulare ale inamicului. Da, comandantul ar fi trebuit să știe despre mine, dar de asemenea ar fi trebuit să găsească și să atace inamicul. Așa că ar fi

gura care se potrivește cu epava voastră este cea cu două tunuri de 45 mm. III 208 nu are dispozitivul sferic din pupa periscoapelor care apare în fotografia epavei, așa că poate fi exclus. Deci este un submarin de tipul X cu tunuri de 45 mm. Acestea sunt III 212, III 213, III 214 și III 215. Dar, III 212, III 214 și III 215 apar în alte fotografii fără acel dispozitiv. De asemenea, epava voastră nu are prova zimțată, așa cum au III 212 și III 214. Iar III 215 nu s-a scufundat. Singura concluzie posibilă este că epava voastră este a lui III 213. Din două motive clare: dispozitivul sferic și prova rotunjită.

Istoricul Miroslav Morozov le-a pus la dispoziție scafandrilor fotografii și documente care atestau misiunile lui III 213, scoase din arhivele oficiale rusești. Când a dispărut, submarinul era în a 6-a misiune și avea la bord 43 de oameni.

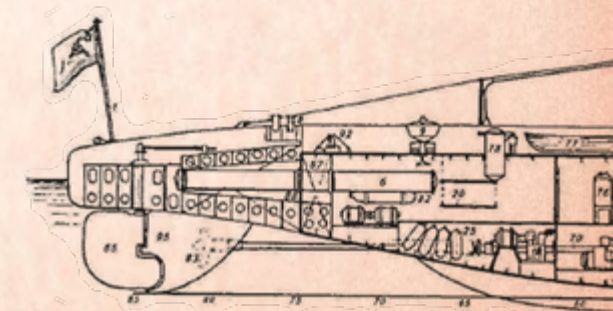
Scafandrii de la Black Sea Wreck Divers au descoperit deci, după doi ani de muncă, submarinul III 213, dispărut în cel de-al doilea război mondial. Submarinul bănuț că ar fi scufundat Struma! Istoricul Adrian Cioroianu a declarat pentru Televizorul TVR: În opinia mea, este una dintre cele mai mari descoperiri din ultimii ani. Acest incident, legat de vasul Struma din februarie 1942, a fost una dintre cele mai mari drame consumate în Marea Neagră în secolul XX.



© BSWD

Scafandrii au anunțat autoritățile. Cele românești și cele rusești. Deocamdată, niciun răspuns. Fiind proprietatea Federației Ruse, nimeni nu poate intra în epavă. Nu se știe deci cât va mai aștepta să fie deschisă, sau dacă va fi vreodată. Până atunci este mormântul liniștit din adâncuri pentru 43 de oameni. Călăii (dacă istoria confirmă) altor 700 de pe Struma.

Un reportaj despre această descoperire, făcut de Adelin Petrișor și Florin Dobre, a fost difuzat la Televizorul TVR. Știrea despre epava submarinului sovietic descoperită în apropierea țărmului românesc al Mării Negre a făcut înconjurul Europei. Materialul a fost preluat de Euronews. Pe site-ul Euronews, știrea TVR a fost pe locul doi în topul celor mai accesate știri.



Adriana MIRONESCU

Documentarea ne-a fost pusă la dispoziție de Black Sea Wreck Divers, echipă formată din:



Henk Weurding    Adi Ghiran    C.M.    Anton Blujdescu    Dan Badiu    Andrei Babiaș    Iulian Pica    Doru Călinescu



Liviu Iorgulescu    Victor Stănescu    Florin Frăsineanu    Claudiu Mișa    Alexander Hangmann    Elnar Sieke    Sorin Constantinescu    Harry Bakker

© BSWD

# medy

01.09.2010 orele 12:51  
latitudine 44°00'36" N  
longitudine 28°45'29" E

© Planctonvideo

Scufundarea cargoului *Medy*, care a ridicat de la început o mulțime de semne de întrebare, a fost urmată de o tragedie. Doi scafandri, de 27 și 38 de ani, angajați la Hunter's Company, proprietatea omului de afaceri Jorj Unciuleanu, au dispărut pe 9 septembrie, în timp ce explorau în apropierea navei turcești *Medy*.

Cătălin Ispas era pompier angajat al Inspectoratului Județean pentru Situații de Urgență Dobrogea iar în timpul liber colabora cu firma privată de scufundări Hunter's. Tânărul fusese inițial angajat la ISU Dobrogea ca subofițer. El a fost avansat, la 1 august, de la gradul de sublocotenent la locotenent. Era căsătorit și avea un copil. Celălalt coleg al său dispărut, Cristian Zaru, era scafandru cu experiență și a lucrat, până în urmă cu cinci ani, la Agenția Navală de Salvare a Vietăii Omeneshți pe Mare, fiind chiar șeful echipei de scafandri.

MN



### Scufundare suspectă

Nava *Medy*, sub pavilion Turcia, s-a scufundat pe 1 septembrie 2010, la ora 12:51. La 6 mile sud față de capul digului de nord al portului Constanța, în dreptul pescăriei Eforie Sud, la o distanță de circa 4 mile de țărm, în poziția latitudine 44°00'36" N, longitudine 28°45'29" E.

Cargoul de 6.358,9 tdw, încărcat cu 3427,4 tone de fier vechi, fusese abandonat de echipajul turcesc încă de la ora 4:37.

### O decizie stupidă

*Medy* a intrat în portul Constanța Sud - Agigea, în dana Schenker Romtrans, de pe molul I, pe data de 29 august. Operațiunile de încărcare au decurs bine, fierul vechi fiind depozitat uniform în magazine. De altfel, acest lucru este probat prin documente și de faptul că, la inspecția finală efectuată de autorități, nava a primit avizul de plecare. La prima oră a zilei de 1 septembrie, cargoul a părăsit portul Constanța îndreptându-se spre Istanbul. Vremea se înrăutățise. Vântul începuse să sufle cu putere, iar marea era tot mai agitată.

*Medy* n-a ajuns prea departe și a început să se încline spre un bord. Avea probleme pe care comandantul și echipajul său nu erau capabili să le rezolve. Atunci s-a luat cea mai simplă și neprofesionistă decizie. La ora 4:45, Autoritatea Navală Română a fost înștiințată că nava va fi abandonată.

### Au fost salvați

La numai 16 minute de la primirea mesajului trimis de turci, navele de salvare *Topaz* și *Cristal*, aparținând Agenției Române de Salvare a Vietăii Omeneshți pe Mare (ARSVOM) au ajuns în apropierea lui *Medy*. Cei 17 navigatori turci din echipaj fuseseră deja preluați de *GSP Orion*, navă aflată în patru-

toate imaginile © ARSVOM



lare în zonă. Trebuie spus că aceasta din urmă aparține armatorului privat Grup Servicii Petoliere și face parte din rețeaua navală a Agenției Europene de Siguranță Maritimă (EMSA), de intervenție în caz de poluare. La ora 7:20, GSP Orion a lăsat echipajul turc la Constanța Sud. În acel moment, nava Medy era canarisită (înclinată - n.r.) pe bordul babord la circa 25 de grade. A plecat spre ea remorcherul Hercules pentru a o salva, împreună cu căpitanul șef al portului Constanța - declara, la ora 9, Laurențiu Zanfir, căpitanul șef adjunct al portului Constanța.

#### Cu scafandrii la bord

Operațiunile de salvare a navei au început în intervalul 09:30 - 10:00 cu participarea navelor de salvare Topaz și Cristal plus remorcherul Hercules, pe care se aflau și cameramanii unor televiziuni. Forța de intervenție cuprindea vreo 60 de oameni, dintre care 3 scafandri. Misiunea salvatorilor era îngreunată de înrăutățirea condițiilor atmosferice. Vântul ajunsese la forța 8 pe scara Beaufort, iar marea era de gradul 4 - 5, accentuând înclinarea navei pe babord.

La ora 10:50 doi scafandri au reușit să urce la bord, iar la ora 11 au legat prima remorcă. Mai era nevoie de una - a relatat Ion Voicu, directorul general al ARSVOM. De pe mal, din dreptul pescăriei de la Eforie Sud, se puteau urmări cu binoclul eforturile salvatorilor. Nava turcească era canarisită rău și ar fi fost o adevărată minune să nu se scufunde.

#### Speranțe eșuate

La ora 12:00, șeful ARSVOM mai credea că Medy poate fi salvată, în ciuda faptului că înclinarea ajunsese la 37 - 40 de grade, iar valurile urcau până la puntea principală. Vom face tot posibilul să salvăm nava. Șansele sunt de 100%. Dar dacă marea se va monta mai puternic și vântul se va întezi, nu vom

pune în pericol viața oamenilor și siguranța navelor noastre - afirma Voicu plin de speranțe.

Inevitabilul avea să se producă. La ora 12:51, cargoul Medy s-a scufundat - a declarat Alexandru Mezei, căpitanul șef al portului Constanța, cel care a coordonat operațiunile de salvare. Probabil că ministrul transporturilor va ordona o anchetă în acest caz.

#### Poluatorul să plătească!

Nava scufundată reprezintă un grav pericol pentru mediu. În tancurile sale se află 22 tone de motorină, iar în butoaie, peste 2300 kilograme de ulei, a precizat Mezei.

Recuperarea carburanților de pe cargoul aflat pe fundul mării, la o adâncime de 35 de metri, este o operațiune extrem de grea. Sunt necesare echipamente speciale, pompe speciale - a declarat Jorj Unciuleanu, fost căpitan șef al portului Constanța, unul dintre specialiștii recunoscuți în materie de salvare pe mare și ranfluări. Tot din cauza adâncimii mari și a timpului scurt de lucru pentru scafandri la asemenea adâncimi, scoaterea navei la suprafață este practic imposibilă. Cineva va trebui să plătească pentru scufundar-

ea navei în apele teritoriale ale României și pentru poluarea care se va produce inevitabil. Fiți siguri că armatorul și asiguratorul navei vor suporta toate consecințele - a dat asigurări Mezei.

Cele 22 tone de motorină și 2300 kilograme de ulei reprezintă, în orice moment, un potențial pericol pentru apa mării și plajele din apropiere, tocmai de aceea, autoritățile române trebuie să oblige poluatorul să extragă carburanții și butoaiele cu ulei din epavă. După scufundarea navei, pe suprafața apei, a apărut o peliculă de hidrocarburi de circa 100-150 metri pătrați, care s-a deplasat către larg, împinsă de vânt, a anunțat Autoritatea Navală Română. La ora 13:15, navele specializate pentru depoluare, Safir și Rubin, care aparțin ARSVOM, au ajuns în zonă, pentru a limita și îndepărta efectele poluării, împreună cu nava Hercules, aflată la locul incidentului, încă de la ora 10:40. Din cauza mării agitate, cu valuri de până la 2 metri, nu s-a putut amplasa barajul plutitor de protecție împotriva poluării, în zona scufundării navei.

#### Post-factum

Conform legii, răspunderea revine în totalitate poluatorului, respec-

tiv proprietarului navei Medy, compania Mehtap Denizcilik, din Istanbul. Surse din Căpitania Constanța au declarat că armatorul intenționează să angajeze o companie din Constanța care să extragă hidrocarburi din epava aflată la 35 - 40 metri, pe fundul mării. De altfel, Autoritatea Navală Română va lua măsuri asiguratorii pentru a preveni poluarea.

Vom solicita o garanție de 0,5 milioane de euro, de la clubul de asigurare P & I, acoperitoare pentru lucrările de depoluare. Nu vrem să se repete ceea ce s-a întâmplat în cazul navelor Paris și Yu-Xiu, când poluarea s-a produs după 10 ani de la scufundarea lor, statul român fiind nevoit să suporte pagubele - a declarat Paul Brânză, directorul general al ANR.

Comandantul navei a fost deja sancționat pentru poluare, fiind obligat să plătească o amendă de 50.000 de lei. Cel puțin în această fază a cercetărilor nu se poate afirma că scufundarea și poluarea au fost premeditate, ceea ce ar putea să-i aducă turcului condamnarea la închisoare. Autoritățile române lucrează cu scafandri pentru a afla ce anume a condus la înclinarea navei și naufragiu. Scufundătorii trebuie să caute și jurnalul de bord, uitat pe cargou în febra abandonului, deși la acel moment pericolul naufragiului nu era iminent.

Nu doar comisia de anchetă, ci și asiguratorul navei, o firmă din Rusia, sunt curioși să citească ce e consemnat în jurnal. Pentru specialiștii ANR este de neînțeles faptul că echipajul a părăsit cargoul cu 8 ore înainte de catastrofă, lăsând ușile castelului deschise, gurile de aerisire neacoperite și capacele magaziiilor neetanșate, fapt ce a contribuit la producerea inevitabilului. Un astfel de comportament nu semnifică neapărat rea intenție, dar este cu certitudine o dovadă de neprofesionalism.

#### Întrebări și răspunsuri

Scufundarea navei Medy ridică numeroase semne de întrebare. Comisia de anchetă va trebui să elucideze, în primul rând, cauza sau cauzele scufundării. Se pare că totul ar fi pornit de la o operațiune de balastare incorect efectuată, lucru pe care comandantul l-ar fi confirmat în fața autorităților, au declarat surse din cadrul ANR. Aceasta ar fi dus la deplasarea mărfii și înclinarea navei. Apoi, ar fi vorba de decizia pripită de abandonare a navei. De la ora 4:45, când Autoritatea Navală Română a fost înștiințată că s-a luat o asemenea hotărâre, până la 12:51, când cargoul a dispărut sub ape, era suficient timp din partea echipajului să facă ceea ce era omenește posibil pentru evitarea catastrofei sau limitarea consecințelor ei.

Comandanții de navă români au declarat că turcii ar fi avut soluții mai bune, fără să-și pună în pericol viața. Spre exemplu, ar fi putut să solicite salvarea cargoului și să rămână la bord pe timpul operațiunilor. Misiunea lor ar fi fost de a etanșa toate ușile, capacele magaziiilor și gurile de aerisire, pentru a împiedica pătrunderea apei și creșterea unghiului de înclinare. Tot ei ar fi preluat și legat cablurile de remorcare.

O altă soluție ar fi fost să solicite eșuarea forțată. Ar fi primit aprobarea să ducă nava spre Capul Tuzla și să o pună pe nisip. Dimpotrivă, abandonarea pripită a contribuit la producerea catastrofei. Ion Voicu a declarat că, de la bordul remorcherului Hercules, a putut vedea că multe dintre ușile de la castelul cargoului Medy erau larg deschise, în loc să fie etanșate, fapt ce i-a grăbit scufundarea. Se pune întrebarea: de ce a acționat echipajul turcesc în acest mod, cu totul neprofesionist? Poate că răspunsul se găsește în brevetele și certificatele navigatorilor.

Ion TIȚA-CĂLIN



© ARSVOM

© Daniel I76



**Forțele Navale Române** 150 de ani

*Alexandru Ioan*

Ca și în alte părți ale lumii și în spațiul geografic cuprins între Carpați, Dunăre și Marea Neagră navigația s-a practicat din timpuri străvechi. Încă din antichitate, Dunărea și mai ales Marea Neagră au reprezentat o atracție pentru navigatorii temerari, care au utilizat inițial ambarcațiuni rudimentare, iar mai târziu nave propulsate cu aburi.

### Constituirea Marinei Militare naționale

Odată cu renașterea armatei naționale permanente (1830), în Principatele Române Muntenia și Moldova s-au consolidat nucleele unor flotile militare cu reale capacități operaționale.

La solicitarea domnului Țării Românești, Alexandru Ghica (1834-1842), sultanul Mahmud al II-lea a acordat negustorilor români accesul cu corăbiile la schelele turcești. În 1834, domnitorul Moldovei, Mihai Grigore Sturdza (1834-1849), a obținut de la același sultan, prin firmanul *Plutirea vaselor Moldovei pe Dunăre*, dreptul pentru vasele moldovenești de a pluti pe Dunăre sub pavilion propriu. La 30 aprilie 1836 s-a deschis navigația pe Siret și Prut, întocmindu-se și primul regulament de navigație pe aceste râuri. În 1837, același sultan a emis firmanul pentru *Plutirea vaselor Moldovei pe Marea Neagră*.

Bazele Marinei Militare naționale au fost puse după adoptarea Regulamentului organic (1831 în Țara Românească și 1835 în Moldova). Primele echipaje înarmate au fost alcătuite din jandarmi ai miliției naționale, miliția de pe Dunăre având misiunea de a păzi granița, de a organiza carantinele în timp de epidemii și de a menține ordinea în porturi.

Serviciul de poliție pe Dunăre în Țara Românească se executa cu 18 caice, dislocate în porturile Turnu, Zimnicea, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Dudești, Piuia Pietrei, Brăila, Vâlciorova, Schela Cladovei, Calafat și Bechet. În Moldova, serviciul pe apă se executa cu 6 caice, la gura Prutului și a Siretului, având reședința la Galați. În anul 1845 a fost redactat primul Regulament de poliție a porturilor dunărene.

Flotila Moldovei a luat ființă în anul 1835, când s-a înființat la Galați un corp de poliție fluvială. În acest scop, a intrat în serviciu bricul-goeletă *Emma*. În 1843, i s-au adăugat un vas de brandbahtă și două șalupe, construite în Șantierul Naval Galați și dotate cu tunuri de bronz, procurate de la Arsenalul din Torino. Șalupele *Ștefan Cel Mare* și *Galați* staționau la gura Prutului, respectiv la gura Siretului. Prima corabie valahă construită pentru serviciul de poliție pe Dunăre a fost nava *Marița*, lansată la apă la Brăila la 1834.

În anul 1845, pentru flotila Munteniei au fost achiziționate din Imperiul Austriac trei șalupe canoniere cu rame și vele, primele nave militare muntenesti din epoca modernă, menite să asigure fluența și siguranța traficului pe Dunăre, care au staționat până în anul 1861 la Turnu Severin, Giurgiu și Brăila. În anul 1847 au intrat în serviciu șalupele canoniere armate *Moldova*, cu trei tunuri, *Ana* și *Natalia* cu câte un tun.

Printr-o lege din 5 iulie 1850, flotila Munteniei s-a constituit într-o structură independentă, cu comandă separată, subordonată Inspectoratului graniței Dunării și a adoptat propria uniformă, asemănătoare cu cea a infanteriei, dar având ca însemn caracteristic armeei, ancora. Războiul Crimeii (1853-1856) a bulversat activitatea flotelor Principatelor Române, navele flotilei Moldovei fiind confiscate și întrebuințate de armata rusă pentru executarea diverselor misiuni. Parțial restituite, navele aveau un grad avansat de uzură, astfel încât din lipsă de resurse financiare, unele au fost vândute.

Reorganizarea marinei naționale a României a fost posibilă numai după înfăptuirea unirii Moldovei cu Țara Românească și formarea statului național modern român. Prin unirea Principatelor la 24 ianuarie 1859, pentru organizarea

flotei s-a constituit Detașamentul de Marină iar prin Legea privitoare la instrucțiunea armatei Principatelor Unite ale României, promulgată la Iași la 13 mai 1860, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a hotărât ca reședința Marinei să fie la Ismail, unde a fost dislocat și Detașamentul de Marină. Prin Înaltul Decret nr. 174/1859 și Ordinul de Zi din 6 octombrie 1860 al ministrului de Război s-a dispus ca, până la organizarea definitivă a Corpului Flotilei, flotila de pe întregul curs al Dunării să formeze un singur corp. În acest scop, a fost numit un comandant superior provizoriu și comandanți la „punterile” Chilia, Ismail, Galați, Brăila, Giurgiu și Calafat. Prin acest ordin, Flotila Munteniei a ieșit din subordinea Inspectoratului Cordonului Dunării. „Punterile” aveau afectate câte o șalupă și o companie a șalupei. Comandanții superiori al Flotilei a devenit inspectorul Flotilei.



### Flotila

Prin Decretul nr. 173 din 22 octombrie 1860, semnat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza, care consfințea unirea definitivă a flotilelor de pe întregul curs al Dunării, noua marină a luat denumirea de Corpul Flotilei. Reședința Flotilei a fost stabilită la Ismail, unde urma să funcționeze primul comandament al Flotilei Române de război, în fază incipientă de organizare. Odată cu unificarea flotilelor a fost adoptat și un pavilion unic, format

din îmbinarea culorilor și însemnelor pavilioanelor moldovene și muntean, iar în 1861 a început procesul de modernizare a uniformei flotilei, prin introducerea culorii bleumarin pentru ținuta de marină.

În anul 1864, Comandamentul Flotilei a fost mutat de la Ismail la Brăila. Din anul 1865 în Flotila Română s-a introdus pentru prima dată termenul de marinar pentru soldat. La recrutare aveau prioritate lemnarii sau oamenii *deprinși cu apa*. Prin I.D. nr. 376 din 16 martie 1867, Flotila a fost reorganizată, personalul acesteia formând un corp militar al armatei, denumit Corpul Flotilei. Șeful Corpului a devenit comandantul Flotilei, care era și președintele Consiliului de administrație și se subordona direct ministrului de Război. Flotila avea două companii: *Compania Echipaje de manevre și artilerie* și *Compania Echipaje de mașini și lucrători ai Atelierului Flotilei*. Garnizoana Marinei s-a stabilit la Galați.

Prin Legea de organizare din 1868, Flotila se compunea dintr-un stat major, companii permanente și nave aferente. Flotila se administra ca o companie, făcând corp distinct iar bastimentele erau considerate ca detașamente. În 1869 s-a admis ca navele să fie administrate ca și companii, făcând corp aparte. Trupa de la uscat s-a împărțit în două companii: *Compania de depozit*, cuprinzând militarii disponibili să completeze echipajele navelor și șalupelor din porturi și *Compania afară din rânduri*, incluzând meseriașii și lucrătorii din atelier.

Prin Decizia Ministerială nr. 6 din 15 mai 1874, ministrul de Război a hotărât ca pe viitor comandantul Flotilei să corespundă direct cu ministrul pe probleme legale de material, școli și personal civil și prin Comandamentul Diviziei Teritoriale, pe linie de poliție, disciplină, reviste și controale.

### Începuturile înzestrării cu nave având propulsie mecanică

La 2 august 1864, a fost lansată la apă, în portul Giurgiu, nava *România*, primul bastiment cu aburi al Flotilei Române. În 1865, Flotila avea în dotare nava *România* și 8 șalupe canoniere cu vele, fiecare armată cu câte două tunuri de 120 mm. A doua navă cu aburi, comandată de domnitorul Alexandru Ioan Cuza șantierului aus-

triac din Linz, a sosit în țară în anul 1867, fiind botezată *Ștefan cel Mare*.

În anul 1873, în serviciul Flotilei a intrat canoniera *Fulgerul*, construită la Toulon, prima navă militară care a purtat pavilionul național la catarg, în Marea Mediterană și în Marea Neagră. În 1875, în dotarea Flotilei a intrat șalupa torpiloare *Rândunica*, construită în șantierul londonez Yarrow.



Arsenalul Marinei (1864)



Cazarma flotei de la Brăila (1867)

În anul 1877, Flotila Română se compunea din patru nave de război - șalupa torpiloare cu școndru *Rândunica*, yachtul *Ștefan cel Mare*, canonierele *Fulgerul* (cuiasată) și *România*, patru șlepuri pentru materiale, atelierul de reparat nave, două nave cu vele, dintre care una numită *Lebăda* și alte câteva ambarcațiuni fluviale pentru pază și patrulare, dislocate în principalele porturi dunărene.

Efectivul Flotilei era de 20 ofițeri și asimilați, 186 trupă și 20 funcționari civili. Din detașament făceau parte șalupa *Săgeata*, utilizată pentru recunoașteri și curse pe Dunăre, remorcherul *Bucur*, folosit pentru transportul materialelor de la Rahova la Turnu Măgurele și în alte porturi, bastimentul *Ada* închiriat pentru a participa la amenajarea trecerilor peste Dunăre și vaporul *Jiul*, destinat transportului pe Dunăre.

**Marian MOȘNEAGU**  
comandor dr  
șeful Serviciului Istoric al Armatei

## Forțele Navale Române 150 de ani



## flotila în războiul de independență

Pe Dunăre, flota otomană era puternică; avea un număr mare de nave de luptă inclusiv monitoare cuiasate. Urma să se confrunte cu armata rusă, care nu dispunea de flotă fluvială. A adus cu greu câteva șalupe cu torpile de școndru și a închiriat navele Flotilei române (*România*, *Fulgerul*, *Ștefan cel Mare* și *Rândunica*). Deoarece țara noastră a refuzat să lupte alături de armata otomană împotriva armatelor țarului (i se promisese o sumă mare de lei aur în cazul că vor organiza împreună apărarea pe Prut) au început represaliile: bastimentele otomane bombardau cu artileria de bord localitățile porturi de pe malul stâng al fluviului, iar cete de bașibuzuci treceau Dunărea și făceau tâlhării prin satele românești. S-au luat măsuri în consecință inclusiv înființarea așa zisei artilerii de coastă care a avut un rol mare în lovirea navelor din portul Vidin și la succesul trupelor ruso-române în cucerirea localității.

## Artileria de coastă

În primăvara anului 1877 ministrul de război a ordonat începerea lucrărilor de apărare în zona Calafat sub răspunderea comandantului Corpului 1 Armată. Prin I.D. nr. 174 comandantul Flotei, maiorul de marină Nicolae Dumitrescu Maican, a fost detașat cu serviciul la Cartierul General, la comanda flotei fiind numit provizoriu maiorul Ioan Murgescu (foto).



La Cartierul General fiind, maiorul Dumitrescu Maican a fost numit și comandant al *bateriilor de coastă* (I.D. nr. 174) și prin ordinul nr. 4161, Ministerul de război fixează în trăsături generale organizarea acestui serviciu nou creat, astfel: *Pentru serviciul gurilor de foc al bateriilor de coastă, precum și pentru parcul de artilerie al acestui material, s-a hotărât următorul personal: Maiorul N. D. Maican, comandantul Corpului Flotei, atașat actualmente la cartierul general, va comanda toate bateriile cu tunuri de coastă.*

*Căpitanul Hepites va fi însărcinat cu lucrările și direcția parcului de artilerie al acestui material.*

*Căpitanul Horezeanu din divizionul pompieri București, Căpitanul Urseanu din flotilă, Căpitanul Drăghicescu din flotilă, Căpitanul Hacek, din flotilă, în bateria*

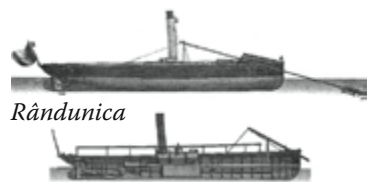
*căpitanului Horezeanu, Locotenent Găman din arsenalul armatei, Locotenentul State, din flotilă, vor fi comandanți de baterii sau alte servicii dependente numai de acest material și după cererile comandantului bateriilor de coastă supuse aprobării d-voastră.*

*Locotenentul Căpitanovici, din flotilă, Locotenentul Stoica, din artilerie, Locotenentul Perticari, din arsenalul armatei, Locotenentul Ionescu, din flotilă, Sublocotenentul Irimescu, din flotilă, Sublocotenentul Georgescu, din flotilă, Sublocotenentul Mavrodi, din flotilă, Sublocotenentul Koslinski, din flotilă, Sublocotenentul Ponici, din flotilă, vor fi împărțiți pe baterii și conform cerințelor acestui serviciu.*

De asemenea, pentru serviciul acestor guri de foc s-au trimis 320 de oameni cu cadrele inferioare respective.

## Primul atac cu torpila pe Dunăre Scufundarea monitorului otoman Seifi

Aplicarea planului de campanie al armatelor Rusiei care prevedea un atac secundar prin Dobrogea, necesita ca flota turcă să fie împiedicată să intervină în timpul trecerii trupelor (rusești - n.n.) peste fluviu.

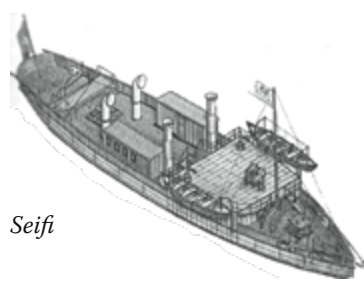


Rândunica

13-14 mai. Conform planului cele patru șalupe torpiloare: *Rândunica* (având la bord pe comandantul expediției, căpitanul locotenent Dubasov și pe maiorul Murgescu), *Xenia* (căpitan locotenent Șestakovici), *Djigit* (aspirant Persin) și *Țarevna* (aspirant Ball) au plecat la miezul nopții de la Brăila spre Măcin navigând în linie de șir, în ordinea arătată. Fiecare

șalupă avea o torpilă de școndru ce putea exploda la lovire sau la comandă electrică. Grupul de atac a ajuns pe brațul Măcin la ora 02:30. În zonă se aflau mai multe nave turcești.

Pe o liniște acoperită de orăcăitul broaștelor de prin imensele terenuri inundate de prin apropiere, mica flotilă recunoscute monitoarele de care continuă să se apropie fără zgomot, este recunoscută la rândul ei de o santinelă căreia i se răspunde turcește de pe *Rândunica* «omul vostru». Santinela dând alarma, flota a trecut la atac sub o grindină de gloanțe și obuze care, trase în dezordine și învălmășeala somnului, lovesc în apă; în câteva clipe *Rândunica* e lângă monitorul *Seifi*, pe care l-a lovit cu torpila, la babord între centru și pupa. Explozia aruncă sfărâmaturi asupra șalupei, în care oamenii, nepregătiți pentru lovitură, cad unii peste alții, când se dă la mașină comanda *îndărăt!* mecanicul, cu mâna strivită, schimbă marșul și șalupea pornește înapoi; maiorul Murgescu se repede la mașină pentru a ajuta mecanicul.

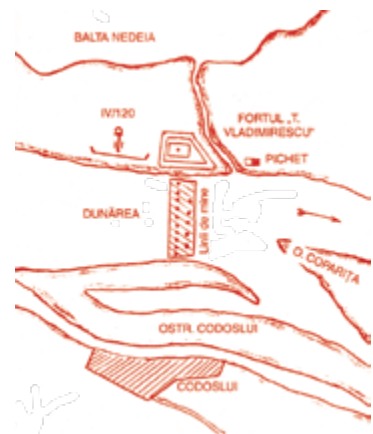


Seifi

Dar vasul turc se scufunda încet, aruncând de la prova, unde se îngrămădise acum echipajul, gloanțe și obuze, cauzând grave avarii șalupei *Djigit*; atunci, la ordinul lui Dubasov, *Xenia* dă atacul cu o nouă torpilă, care lovi monitorul spre provă, în apropierea uturelei. Sfărâmaturi acoperiră corpul șalupei, dar monitorul se duse la fund și mica flotilă, mulțumită, se retrase, fără a se mai gândi la celelate vase.

## Barajul de mine de la Nedeia (26-28 octombrie 1877)

Maiorul Murgescu a primit misiunea să asigure operațiunea de la Rahova împotriva posibilei intervenții a monitorului turc *Podgoriçe*, aflat în zona Vidin, prin instalarea unui baraj de mine la Nedeia, în amonte de Rahova, folosind în acest scop compania pionierilor de marină.



Cu strângerea și pregătirea materialului necesar, respectiv mine și baterii Leclanche, a fost însărcinat sublocotenentul Koslinski, primul ofițer torpilor din flotilă.

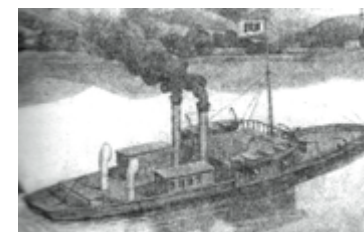
Pe când sublocotenentul alerga în toate părțile, căpitanul Drăghicescu cu compania sa se ocupă cu construirea unui fort, în care se așezară patru tunuri de 120 mm de bronz, aduse din bateria căpitanului Hepites de la Calafat și puse sub comanda sublocotenentului Mavrodi. Fortul era închis; în fațada principală, dinspre Dunăre, de care-l despărțea o distanță de vreo 100 metri, avea un profil care ar fi putut rezista cu eficacitate tunurilor de 150 mm; pentru terminarea lucrărilor au fost concentrați 1000 de milițieni sub comanda maiorului Măleanu și 500 sub aceea a căpitanului Ostroveanu; aceștia din urmă formară mai apoi detașamentul de susținere a fortului. La 150 m de fort s-a mai săpat, între Dunăre și balta Nedeia, un șanț adăpost pentru 200 de rezervești. În fort

s-a ridicat blockhausul sau camera bateriilor electrice, unde era și locuința sublocotenentului Koslinski; aici au fost introduse și cablurile electrice ale barajului. Ofițerii au dat numele fortului de *Sf. Maria de Nedeia*. El a purtat însă și pe acela oficial de *Tudor Vladimirescu*, fortul fu pus sub comanda maiorului Murgescu.

Pentru procurarea și aducerea materialului, sublocotenentul Koslinski a avut de luptat cu greutatea aproape insurmontabile. Sublocotenentul Ponici îi adusesese de la Craiova 40 torpile galvanice rusești, cu cablul necesar și alte materiale necesare. A fost primul baraj de mine instalat de marina noastră militară (n.a.)

## Scufundarea monitorului Podgoriçe

Concomitent cu instalarea barajului de la Nedeia s-a acționat și pentru scoaterea din luptă a monitorului *Podgoriçe* care, încă de la începutul războiului, acționa în zona Vidin, constituind un permanent pericol.



*Podgoriçe*, de un deplasament de 330 tone, lansată în 1865 de șantierul La Seyne, de lângă Toulon, costase 625.900 franci, fără artilerie. Dimensiunile sale erau: 31,5 m lungime, 7,6 m lărgime, 1,95 m grosime; grosimea cuirasei, de 33 cm, la mijloc mergea subțindu-se către extremități, unde ajungea la 16 cm, fără să fie cuirasată toată suprafața; puntea era formată din plăci groase de 9,5 mm, puse pe o saltea de lemn de 279 mm grosime. Materialul de construcție, fier. Canoniera era armată cu 4 tunuri. Această canonieră fusese obiectul urmăririlor zilnice ale ba-

teriilor noastre de pe malul stâng al Dunării; 3 tunuri de 150 mm își încercaseră focul lor pe la începutul lui septembrie în zadar, deoarece vasul se ținea în neconțință mișcare și cuirasa lui era prea tare pentru artileria noastră de câmp, așa că, după 15 zile, se renunțase la bombardarea navei. Dar, din motive necunoscute, fie lipsa de muniții pentru tunuri ori de materiale pentru mașină, la care se adăuga izolarea ei desăvârșită în susul Dunării, cu retragerea tăiată la vale, *Podgoriçe* își caută de timpuriu un adăpost, refugiindu-se împreună cu remorcherul de lemn *Socrate* și cu două șleपुरi, în canalul îngust ce desparte insulele Chiftele de pe malul drept al Dunării. Din momentul acesta, soarta îi era hotărâtă și orice măsuri de siguranță de prisos.

Într-adevăr, comandantul ei puse de se bară canalul prin piloți bătuți în apă și legați cu sârmă; așeză apoi perpendicular pe axul longitudinal al vasului, 2 grinzi mari, ale căror capete dinafară erau plecate spre apă și legate cu sârmă, ca să răstoarne bărcile care s-ar fi încumetat să-l atace. Cu modul acesta se puse la adăpostul oricărui atac de torpile; 2 ofițeri ruși însoțiți de 40 de soldați, veniseră în noaptea de 12 septembrie de la Corabia, cu gândul să o atace, dar găsiră drumul închis și fură nevoiți să se întoarcă.

Maiorul D. N. Maican fu însărcinat cu urmărirea monitorului și, după o recunoaștere făcută la 1 octombrie, nu întârzie a-l descoperi, ascuns de sălcii insulei Chiftele, la 3 km mai sus de Arcer Palanca și a-i fixa poziția cu ajutorul unui observator așezat pe insula Canapa. De la depărtarea la care *Podgoriçe* se afla de punctul unde aveau să se instaleze bateriile, tunurile de câmp nu puteau avea nici un efect asupra cuirasei sale. Experiența fusese deja făcută; rămănea să se atace cu ajutorul mortierelor partea ei slabă, puntea, asupra căreia proiectilele aveau să cadă vertical.



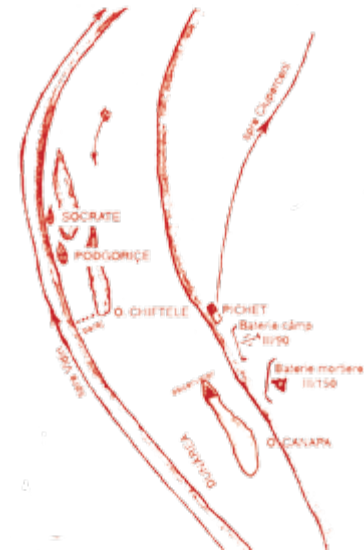
maiorul D.I. Maican

Locul pentru instalarea bateriei a fost ales la 1850 m distanță de monitor, în spatele unei ridicături de pământ, care forma un parapet natural, adăpostit de altfel și de o perdea de sălcii; în apropiere se construiau două bordee pentru garda pichetului *Râiosul*. Cum materialele nu existau prin împrejurimi, s-a adus fierăria din Craiova și lemnăria de la Turnu Severin, instalându-se un atelier la Ciuperceni, pentru a nu se atrage atenția turcilor. Sub direcția locotenentului Perticari, terenul a fost adâncit cu 2,70 m pentru a se putea instala platforma mortierelor. Observatorul din insula Canapa a fost legat cu bateria printr-un fir telegrafic izolat.

7 noiembrie. Tragerea a început. O ceață groasă, care împiedica vederea, nu s-a ridicat decât pe la orele 11:00, când maiorul Maican trecu în ostrovul Canapa, pentru a dirija tragerea. Cu ajutorul unei lunete se observă detaliile monitorului, ale cărei suprastructuri erau demontate pentru a nu se zări pe deasupra sălcilor, apreciindu-se distanța cu aproximația ce vârfului triunghiului format din pozițiile ocupate de observatorul din Canapa, monitor și mortiere permiteau. Primele proiectile căzură în apă, dar cum proiectilele bateriei de câmp se amestecau

cu ale mortierelor și împiedicau reglarea tragerii, li se ordonă să tacă.

Turcii răspunseră de pe mal prin focurile unei baterii Whitworth, a cărei precizie era destul de mare; sub focul ei, maiorul Maican trecu din observator la baterie pentru a controla încărcăturile și luă apoi cu dânsul trei soldați telegrafști care instalară un post telegrafic în insulă, legându-l cu bateria. Primele focuri fură bune; se continuă atunci cu tragerea mortierelor pe rând, până la orele 3:40 p.m., când se ordonă focuri de salve. Focul a ținut astfel vreo două ore, când, la a 77-a lovitură se văzu pe puntea monitorului un fum gros la provă, urmat de o detunătură; puțin după aceea se putu observa cum bastimentul începe să se scufunde prin provă. Atunci începu și echipajul să-l părăsească, ascunzându-se pe mal.



Canoniera mai fu lovită de trei ori, după ce se trăsese 112 focuri; cu dânsa s-a dus la fund remorcherul și șlepurile. Turcii părăsiseră locul după ce focul abia reușise să rănească un singur om. La 4:30 seara, totul reintrase în liniște și se putu telegrafia rezultatul generalului Lupu, comandantul corpului de armată, de la care maiorul Maican primi a doua zi, 8 noiembrie

următoarea telegramă, cu nr. 19: *Acest succes era cu adevărat un fapt însemnat de război, căci turcii nu mai aveau, pe toată Dunărea de sus, nici un mijloc de apărare și șalupele noastre putură efectua, de aici înainte nesupărate, transporturile de trupe, munițiuni și proviziuni, pe toată întinderea ei, de la Vidin până la Nicopole.*

Notă: O tratarea amplă și bine documentată a subiectului se află în lucrarea Eugeniu Botez, Nicolae Kirișescu, *Războiul pe Dunăre*, Ediția a 3-a, Ed. Universității Naționale de Apărare Carol I, București, 2007. A se vedea și cartea Cristian Crăciunoiu, Raymond Stănescu *Oțel, abur și torpile. Marina în războiul de independență*. Editura Modelism, București, 2001.

**Raymond Stănescu**  
Contraamiral (r)  
veteran de război

**Cristian Crăciunoiu**  
Doctor inginer  
membru fondator al LNR

(imaginile au fost reproduse din ultima lucrare mai sus citată)



Notă: În numărul 75 ați putut citi prima parte a cronologiei (anii 1860-1910) iar în numărul 78 veți putea citi ultima parte (anii 1961-2010).

**Cronologie II**

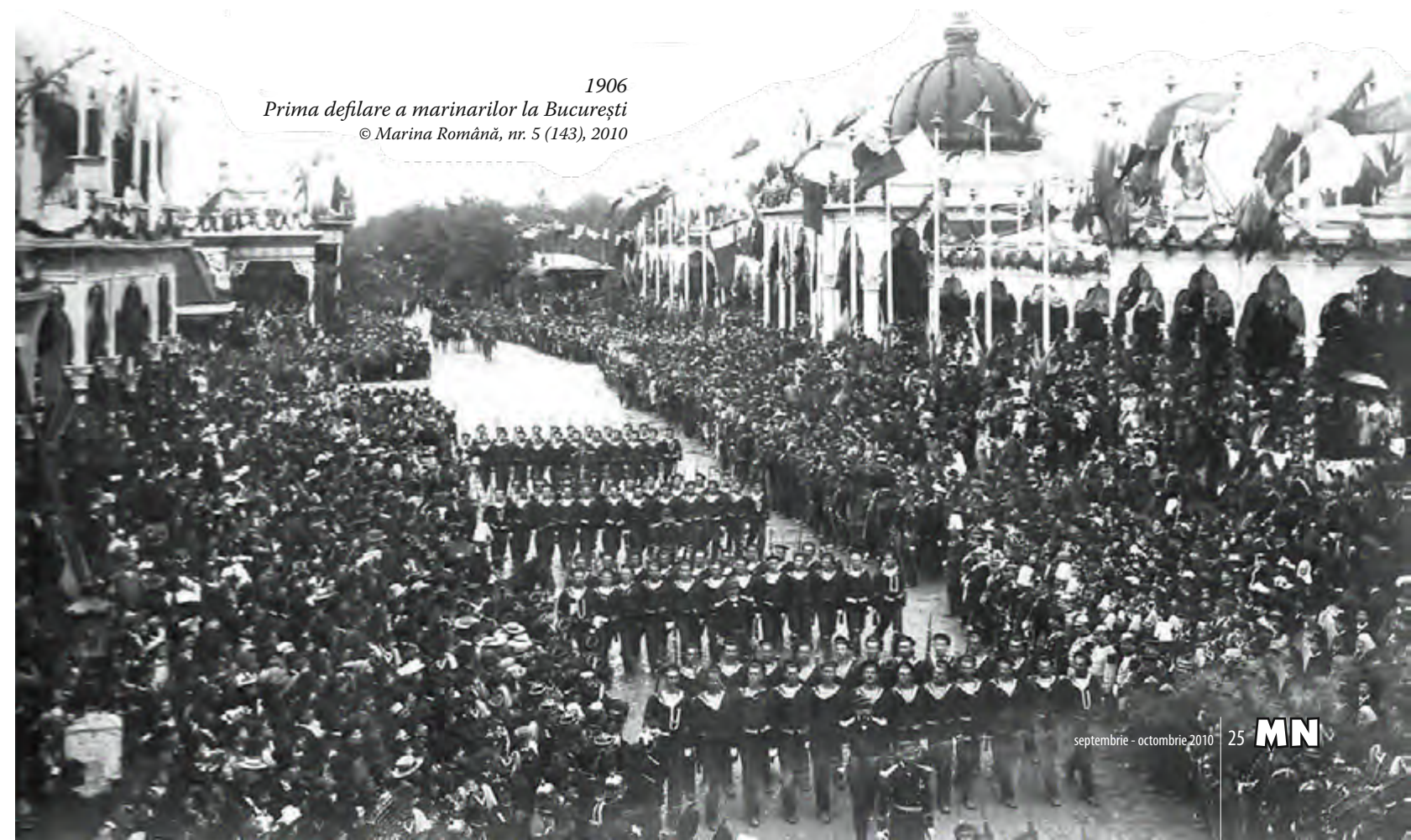
**1911 aprilie** Locotenent comandorul Vasile Scodrea predă comanda bricului *Mircea*, pe care o deținea de 10 ani, locotenent comandorului Constantin Foțsa.

**1912** Legea de organizare a marinei prevedea că Școlile marinei vor cuprinde: Școala Navală Superioară, Școala de Hidrografie și Pilotaj, Școala de Marină a Maiștrilor Militari, Școlile Practice de Specialități, Școala de tragere.

**1913 iulie** În cadrul celui de al doilea război balcanic, Marina militară română a sprijinit trecerea Dunării de către armata română prin două sectoare: Bechet, în fața Rahovei (Oreahovo) și Corabia, în dreptul vărsării Iskerului în fluviu.

**1914 aprilie 23** S-a născut la Târgu Ocna, viceamiralul Grigore Martș. A fost comandant al Marinei Militare a României (m. 4.07.1973).

**1915 februarie 3** S-a născut comandorul Nicolae Milu, comandant de nave, printre care și na-



vele școală *Mircea și Libertatea*, comandant de Mari Unități de marină, comandant al Școlii Militare Superioare de Marină, actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrân”, șef al Direcției Hidrografice Maritime; distins cu decorații române (*cinci ordine, printre care și Coroana României în 1942*), germane (Crucea de Fier, *pentru conducerea cu curaj a unei vedete torpiloare germane în timpul unei lupte din Marea Nordului, împotriva unor nave britanice*), sovietice (*medalia Victoria*).

**1916 august 14-27** România a declarat război Austro-Ungariei. În aceeași zi trei șalupe românești armate cu torpile dispuse în instalații improvizate, *Rândunica, Bujoresu și Cătina*, au atacat cu torpilele escadra austro-ungară (cinci monitoare) staționată la Rusciuc. În perioada aug. 19 / sept. 1 - aug. 24 / sept. 9, a avut loc bătălia de la Turtucaia între trupele române și cele germano-bulgaro-turce (*Dezastrul de la Turtucaia*). Flota de operații compusă din monitoarele *Brătianu, Lahovari, Kogălniceanu și Catargiu* și șapte vedete fluviale, sub comanda contraamiralului Nicolae Negrescu, și-a îndeplinit bine misiunile de sprijin cu foc de artilerie a trupelor de uscat din *capul de pod* de la Turtucaia. Cad eroinic, în luptele de la Cusui-Turtucaia, marinarii români: locotenent comandorul Eugeniu Stîhi, comandant secund al monitorului *Kogălniceanu*, căpitanul Constantin Dumitrescu și sublocotenentul Ghiculescu, comandant și respectiv secund al vedetei *Nicolae Grigore Ion*, împreună cu jumătate din echipajul vedetei. A căzut la datorie locotenentul Lepri Remus pe timpul executării operațiilor pentru punerea barajului de mine de la Mecica. Până în luna decembrie, monitoarele și vedetele fluviale îndeplinesc numeroase misiuni de luptă pe Dunăre.

**1917** Contraamiralul Eustațiu Sebastian predă comanda Marinei Militare, pe care o exercitase

vreme de 8 ani, contraamiralului Nicolae Negru, care după scurt timp a predat-o contraamiralului C. Bălescu, el fiind promovată în Ministerul de Război.

**1918** În acest an, comandant al Marinei Militare era contraamiralul Constantin Bălescu; a comandat Marina Militară în perioada 1917-1920.

**1919 decembrie 30** A fost scoasă din serviciu canoniera *Grivița*, intrată în dotarea Marinei militare române la 25 august 1880. A fost prima noastră navă de mare propulsată de mașină cu aburi; nava a fost construită la Șantierul Stabilimento Tecnico Triestino din Trieste, aflat atunci în Imperiul austro-ungar.

**1920** Au intrat în compunerea Marinei Militare distrugătoarele de tip M, denumite *Mărăști* și *Mărășești*. Prin decretul nr. 2213, s-a înființat la Constanța Institutul Maritim. Pregătea maiștri militari și instructori de specialități. În cadrul acestuia s-a reînființat *Școala copiilor de marină*, la Constanța, cu o clasă la Galați, (*era echivalentă cu prima treaptă a învățământului liceal*).

**1920 Iunie 19**, a avut loc separarea Secției de marină de Școala de artilerie, geniu și marină, în vederea creării la Constanța a unei școli speciale (*numită în unele documente Școala Specială a Marinei*) ce urma să funcționeze în localul fostelor Școale de Marină sub numele de Școala Navală. Școala Navală (*Traian 53*) avea următoarea structură: Școala Pregătitoare (*2 ani*) ai cărei absolvenți erau înaintați la gradul de aspirant (*avea 2 specialități: punte și mecanici*); Școala de Aplicație (*1 an*) specializa ofițeri de marină cu gradul de locotenent și Cursul de informare - perfecționare, pentru căpitani de marină.

**1920 Iulie** În cadrul reparațiilor de război, România a dobândit

de la Austria câteva nave fluviale printre care și monitoarele *Inn, Sava, Temeș*, rebotezate ulterior *Basarabia, Bucovina și Ardeal*.

**1921 octombrie 1** S-a înființat la Sulina Școala de Mecanici și Electricieni. Au fost aduse din Italia torpiloarele *Viforul, Vârtej, Vijelia, Sborul, Smeul și Năluca*.

**1922** Au intrat în serviciu canonierele (construite în Franța în perioada 1916-1917) *Stîhi, Dumitrescu, Lepri și Ghiculescu*.

**1923** Comandant al Marinei Militare era contraamiralul Constantin Niculescu Rizea, funcție pe care a îndeplinit-o în perioada 1920-1925; în timpul războiului trecut a comandat Marea Unitate fluvială Apărările sub Apă.

**1924** A absolvit Șcala Navală comandorul Ioan Cristescu, cu media 7,04, fiind al doilea din promoție, viitor comandant al Marinei Militare (1948-1949).

**1925** În cadrul Școlii Navale s-a înființat secția de Ofițeri de Rezervă cu durata de 1-2 ani.

**1926 februarie 23** În Marina militară română s-a înființat, pe lângă Divizia de mare și pe lângă cea de Dunăre, câte un serviciu special hidrografic și geofizic.

**1927** În acest an, comandant al Marinei Militare era viceamiralul Vasile Scodrea; a îndeplinit această funcție în perioada 1925-1934.

**1928 octombrie 1** Își încetează activitatea Institutul Maritim.

**1929 iunie 18** - S-a născut viceamiralul Sebastian Ulmeanu, comandant al Marinei Militare în perioada 1973-1979.

**1930** S-a încheiat construirea (1927-1930) la Napoli a distrugătoarelor tip R - *Regele Ferdinand și Regina Maria*.

**1931 mai 27** Pentru curajul și bărbăția echipajelor în luptele din primul război mondial, au fost decorate cu ordinul Steaua României monitoarele *Brătianu, Kogălniceanu* și vedeta *Nicolae Grigore Ioan*. Au intrat în serviciu distrugătoarele de tip R: *Regele Ferdinand, Regina Maria*.

**1932** În Legea pentru organizarea armatei, adoptată în acest an, Marina avea în compunere: Inspectoratul General al Marinei, Comandamentul Marinei, Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, precum și trupele subordonate acestor comandamente.

**1933 mai 12** A murit comandorul de marină Eugeniu P. Botez, scriitorul *Jean Bart*, primul scriitor român care a cultivat jurnalul de bord și schița marină ca gen literar (născut 28.11.1874).

**1934** După 52 de ani de activitate bricul *Mircea* este scos din serviciu; rămâne acostat la Galați.

**1935** În acest an, comandant al Marinei Militare era, din anul 1934, viceamiralul Ioan Bălănescu, funcție pe care a deținut-o până în anul 1937.

**1936 aprilie** A fost elaborat un Program naval care prevedea pentru următorii 10 ani, intrarea în compunerea Marinei Militare a 2 crucișătoare, 6 distrugătoare, 11 submarine, 12 nave antisubmarine, 12 vedete torpiloare, 3 puitoare de mine și 4 dragoare.

**1936 mai 9** la Fume a avut loc solemnitatea ridicării pavilionului românesc la bordul primului nostru submarin care a fost botezat *Delfinul*; a fost adus în țară la 27 iunie și a intrat, oficial, în înzestrarea Marinei Regale la 15 august 1936. La 13 noiembrie în Guvernul României s-a constituit Ministerul Aerului și Marinei care avea în subordine aviația militară și civilă, marina militară și civilă precum și porturile maritime și fluviale.

**1937** La comanda Marinei Militare a fost numit amiralul Petre Bărbuneanu; a fost comandant al Marinei Militare în perioada 1937-1940 și în anul 1945.

**1938 octombrie 1** Prin Înaltul Decret nr. 3434 s-a înființat, în cadrul Școlii Navale, Secția Marină de Comerț care pregătea ofițeri de punte, mecanici, radiotelegraști, agenți și comisari de bord. Durata studiilor la această secție era de 3 ani.

**1939** S-a adoptat un nou Program naval, potrivit căruia Marina trebuia să aibă în compunere: un crucișător, 8 distrugătoare, 3 torpiloare, 4 canoniere, 4 dragoare, 6 submarine, 2 puitoare de mine, 9 vedete torpiloare, 2 nave bază pentru vedete și submarine, 7 monitoare, 8 vedete fluviale și un număr mare de nave auxiliare. Deplasament total 70.054 tone.

**1939 mai 17** Nava școală *Mircea* (noul bric, de fapt navă barc sau bric cu artimon) a acostat în portul Constanța venind de la Hamburg, unde a fost construită și a intrat efectiv în serviciul Marinei Române. La 1 septembrie în subordinea Comandamentului Marinei se aflau: Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Flotila de hidroaviație și unități de învățământ și deservire.

**1939 iunie 14** A fost lansat la apă Puitorul de Mine *Amiral Murgescu*, construit în întregime în țara noastră.

**1940 iunie 28-30** Marina Regală a sprijinit retragerea trupelor române din sudul Basarabiei, după anexarea samavolnică a acestei regiuni la URSS. În 30 iunie a început punerea barajelor de mine în raionul Sulina.

**1940 octombrie 16** S-a desființat prin Decret-lege Ministerul Aerului și Marinei; s-a înființat în cadrul Ministerului Apărării Naționale subsecretariatul de stat al mari-

nei, titularul lui fiind membru al guvernului.

**1940 octombrie 17** Contraamiralul Gheorghe Koslinski a intrat în compunerea guvernului, îndeplinind, până la data de 24 ianuarie 1941, funcția de subsecretar de stat al Marinei, în MAPN. Au intrat în serviciu vedetele torpiloare *Vijelia, Viforul, Viscolul*, construite în Marea Britanie.

**1941 iunie 15-19** S-a executat ampla operație de minare în sistemul de apărare a portului Constanța. În *iunie 22-27*, submarinul *Delfinul* executa prima misiune în largul Constanței, următoarele misiuni le-a executat pe coastele caucaziene și pe litoralul nordic al Mării Negre.

**1941 iunie 26** A avut loc un raid al unei grupări navale sovietice asupra Constanței soldat cu scufundarea liderului de flotilă *Moskva* (după unele clasificări, crucișător ușor cu un deplasament de 5900 tone) și avarierea gravă a navei *Harkov*, din aceeași clasă, prin acțiunea conjugată a distrugătoarelor românești *Regina Maria* (deplasament 3400 tone) și *Mărăști*, a bateriei germane de coastă *Tirpitz* și a barajelor de mine marine. Acțiunea a fost denumită în epocă *lupta navală de la Tuzla* (desfășurată de fapt în raionul Agigea-Tuzla).

**1941 august 18** Forța Navală Maritimă începe să execute misiuni de asigurare a transporturilor maritime, prin dragaje și escortare de convoaie. Pe toată durata războiului împotriva Flotei sovietice, distrugătoarele, canonierele, vedetele și celelalte nave de luptă au executat convoieri, convoaiele fiind supuse unor puternice atacuri cu aviația și submarinele. Și-au îndeplinit bine misiunile.

**1941 octombrie 7-16**, Marina a executat bine misiunea de minare pe coastele Bulgariei.



bricul Mircea  
© arhiva Ligii Navale Române

**1942** Principalele misiuni de luptă s-au executat pe comunicațiile maritime pe Drumul Odesei, pe Drumul Sevastopolului și pe Drumul Bosforului. S-au executat misiuni de minare în zona Constanța - Insula Șerpilor - Bugaz. În 24 iunie a început minarea în raionul Odessa.

**1943** S-a întărit sistemul barajelor de mine în sectorul Cap Midia - Tuzla. S-au luat noi măsuri pentru apărarea comunicațiilor fluviale.

**1944 aprilie 16** A fost scufundat vechiul bric *Mircea*. Aflată în portul Galați ca infirmerie plutitoare și depozit de medicamente, nava a fost lovită în plin de o bombă pe timpul unui atac al aviației sovietice, a fost incendiată și s-a scufundat în apele Dunării. În perioada 17 aprilie - 14 mai, s-a executat *Operația 60.000*, evacuându-se pe calea mării, în condițiile unor violente atacuri ale inamicului, trupele române și germane din Crimeea; au fost evacuați 113.511 oameni.

**1944 august 23** Marele Stat Major român a transmis Statului Major al Marinei Militare următoarele misiuni: împiedicarea infiltrațiilor germane și bulgare în Dobrogea; interzicerea debarcărilor, siguranța Dunării maritime și sectorului Brăila - Silistra.

**1944 august 24** Aviația sovietică a bombardat și scufundat pe brațul Chilia, două monitoare (*Lascăr Catargiu* și *Mihail Kogălniceanu*), vedeta fluvială nr. 2, două remorchere și mai multe șlepuri; navele românești, potrivit ordinului de încetare a ostilităților cu forțele sovietice, nu au deschis focul cu artileria antiaeriană de bord. Comandantul forțelor navale germane din Marea Neagră, viceamiralul Helmut Brinkman, a fost somat să-și retragă forțele din Dobrogea.

**1944 august 25** Navele militare germane au părăsit portul Constanța îndreptându-se spre

Varna și Burgaz. Unele au fost scufundate de furtună, iar altele, părăsite de propriile echipaje, au fost sabotate. Patru monitoare românești au început urmărirea și capturarea navelor germane care se retrăgeau pe Dunăre; ele au acționat între Brăila și Turnu Măgurele.

**1944 august 29** A început sabordarea unor nave germane la Prahovo, datorită blocării Dunării prin barajul de mine de la Ostrovul Corbului. Până la 31 august, în urma acțiunilor armatei și flotei militare române, începute la 24 august 1944, au fost capturate 438 nave germane. Ele au fost concentrate la Piuța Petrii, Hârșova, Cernavodă, Călărași și în alte porturi românești și predate ulterior sovieticilor.

**1944 septembrie 1-10** S-a executat concentrarea la Ismail a navelor militare românești, inclusiv a celor patru monitoare angajate în urmărirea și capturarea navelor germane care se retrăgeau pe Dunăre (se aflau în amonte de Oltenița), la ordinul comandantului Flotei fluviale sovietice, contraamiralul Gorșcov, sub pretextul organizării cooperării. Navele au fost capturate, iar cadrele militare din echipaje făcute prizoniere și duse în lagăre aflate în apropiere de Moscova.

**1944 septembrie 5** La Constanța, echipajele navelor militare maritime (distrugătoarele, canonierele, torpiloarele ș.a.) au fost evacuate forțat de la bord, iar navele au fost capturate de trupe sovietice.

**1944 septembrie 6** A început dragajul pe Dunăre, între Giurgiu și Prahovo, o grupare compusă din: remorcherele dragoare *Gherdap* (scufundat de mine la km 878), *Amurg* (scufundat de mine la km 1.098), *Basarab* (a dragat până în amonte de Belgrad) și 14 șlepuri (6 românești, 2 iugoslave și 6 sovietice). Membrii echipajelor celor 2 remorchere

scufundate au fost înghițiți de valurile Dunării, murind eroic în periculoasa misiune de luptă pe care o executau.

**1944 decembrie** Guvernul general Sănătescu și-a dat demisia. S-a format un guvern prezidat de generalul Nicolae Rădescu. Secretar de stat pentru Marină la Ministerul de război a fost numit contraamiralul August Roman.

**1945 martie 6** Instaurarea guvernului dr. Petru Groza. A fost numit subsecretar de stat la Ministerul de Război, pentru Marină, viceamiralul Petre Bărbuneanu (până la 29.11.1946).

**1945 octombrie 9** Statul major al Marinei române informa eșaloanele superioare despre hotărârea guvernului sovietic de a restitui statului român unele nave capturate în anul 1944 (după data de 23 august, când armata română a încetat ostilitățile cu armata sovietică) și anume: canonierele *Ghiculescu* și *Stihi*; torpiloarele *Sborul* și *Smeul*; submarinul *Delfinul*; șase vedete torpiloare; trei vânătoare de submarine; șalupele hidrografice *Rândunica* și *Pescăruș*. La Galați au fost restituite de către sovietici unele nave militare românești dintre cele capturate în septembrie 1944.

**1946 mai 27** A avut loc la Constanța, în prezența regelui și a primului ministru, restituirea de către sovietici a navei școală *Mircea*.

**1947 iulie 1** A început dragarea minelor marine în rada Sulina o formație de nave românești compusă din canonierele *Stihi* și *Ghiculescu*, torpilorul *Zborul* și 2 șalupe dragoare; cele 2 canoniere au rămas nave dragoare, cu drăgi mecanice, până în 1960, când prima a devenit Navă Hidrografică (NH), iar a doua Navă de Degazare Dezactivare (NDD).

**1948 septembrie 7-10** Nava-școa-

lă *Mircea*, cu elevi ai Școlii Navale la bord, a înfruntat o puternică furtună (mare de gradul 10) în Marea Neagră; echipajul a fost citat prin Ordin de zi pe Armată. Comandant al navei era căpitanul Nicolae Milu.

**1949** Este numit la comanda Marinei Militare contraamiralul Emil Grecescu.

**1950 noiembrie 10** S-a înființat la Galați Școala Medie Militară de Marină (liceu militar de marină).

**1951 august 1** A fost înființată Flotila de Dunăre.

**1952 octombrie 10** S-a înființat Divizionul 319 Vedete Torpiloare.

**1953 septembrie 8** Nava-școală *Mircea*, având la bord elevi ai liceului militar de marină din Galați, a intrat în portul Varna, obligată

de o puternică furtună care surprinsese bricul la est de Tuzla, cu trei zile înainte.

**1954 septembrie 25** Prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1887 Școala Militară de Marină (școală de ofițeri) a fost integrată învățământului universitar prin transformarea ei în Școala Militară Superioară de Marină (SMSM).

**1955 februarie 23** A intrat în compunerea Forțelor Maritime Militare Dragorul de Bază. La 14 decembrie s-a înființat Divizionul 50 Vânătoare de submarine.

**1956** Nava-școală *Mircea* a participat, la primul marș oficial în străinătate, după cel din 1939, cu vizitarea porturilor Varna, Burgaz și Sozopol.

**1957 septembrie 20** A luat ființă Divizionul 1074 Vedete Dragoare.

**1958** A fost numit comandant al Marinei militare contraamiralul Gheorghe Sandu (viitor viceamiral comandor); a îndeplinit această funcție în anul 1958 și în perioada 1961-1963.

**1958 decembrie 22** Efectivele Marinei erau de 14.300 militari, dintr-un necesar de 17.240.

**1959 octombrie** În cadrul Scolii Militare Superioare de Marină s-a înființat Secția Marinei Comerciale cu specialitățile navigație și electromecanică.

**1960** Au fost scoase din serviciu, în mod nejustificat, distrugătoarele, submarinele, monitoarele și desființată artileria de coastă.

**George I. PETRE**  
Contraamiral (r)



1968  
*Dragorul de bază 14, pregătindu-se pentru o nouă misiune*  
© Marina Română, nr. 5 (143), 2010



## roștul Forțelor Navale Române Idei ale înaintașilor

Sărbătorim la 22 octombrie împlinirea a 150 ani de când Domnitorul Alexandru Ioan Cuza a dat Înalțul Ordin de Zi prin care flotilele Moldovei și Munteniei s-au reunit într-un singur corp.

În această perioadă a istoriei moderne a marinei, când înzestrarea cu nave nu a fost pe măsura necesităților, lipsa a fost suplimentată de valoarea superioară a ofițerilor care, cu nave puține și nu dintre cele mai moderne, au făcut aproape imposibilul pentru a-și îndeplini misiunile în războaiele purtate pe Dunăre în anii 1877-1878 și 1916-1917 și pe mare în 1941-1944.

Până la sfârșitul secolului al XIX-lea, cei mai mulți dintre ei făcuseră studii în Franța și Italia, și au revenit în țară animați de dorința de a aplica ce au învățat acolo, inclusiv prin îndelungate campanii de navigație pe mările și oceanele lumii, convingși fiind că trebuie să se încadreze în spiritul național românesc, să acționeze potrivit condițiilor economice și geografice specifice nouă.

Galeria ofițerilor și amiralilor care s-au distins în războaie este mare și la fel de mare a acelor care în

perioadele de pace au acționat consecvent pentru dezvoltarea și modernizarea forțelor navale, maritime și fluviale.

Toți și-au făcut datoria în interiorul marinei, dar unii au înțeles că mai trebuie făcute eforturi și în exteriorul ei pentru a convinge politicienii de necesitatea unor forțe navale corespunzătoare intereselor noastre pe mare și fluviu și de a convinge opinia publică că orice țară care are ieșire la mare trebuie să aibă o flotă comercială și una de război, că deși România era o țară preponderent agrară putea și trebuia să-și întoarcă privirea spre mare, făcând ca cetățenii ei să aibă curajul să investească în sectorul naval pentru transportarea produselor noastre cât mai departe.

Înaintașii ne-au lăsat ideile lor în cărți și studii publicate în reviste. Astfel, maiorul Constantin Mănescu (până la 1898 ofițer de marină aveau aceleași grade ca și cei de la uscat) la 1891 publică *Studiul asupra Flotei Române*, din care am să evidențiez doar două idei importante. Prima: *Rațiunea de a fi a unei forțe navale trebuie să fie protejarea intereselor politice și economice în timp de pace,*

*apărarea comerțului maritim și a coastelor în timp de război. A doua: Interesele maritime și fluviale constituiesc prima rațiune a unei flote de război. Această flotă să fie sămburele din care să se nască navigarea comercială, pe care să se sprijine la început și de unde să se ia primele ajutoare în personal și materiale.*

**După 121 de ani,  
în același punct**

Locotenent-colonelul Mihai Drăghicescu publică în 1889 *Note pentru a servi la istoricul principalelor puncte de pe Dunăre și Marea Neagră* și în prefață el spune: *Dunărea de jos și coastele mării trebuie să fie standardul unității și măririi românilor; pentru a exista, pentru a avea curajul și puterea a-l desfășura cu mândrie ne mai trebuie o flotă.*

În anul 1909, la numai 32 de ani, căpitanul Constantin Nic. Păun scrie *Misiunea Marinei Noastre*, unde tratează magistral rolul economic al marinei, rolul politic al marinei, rolul marinei în educația poporului, rolul marinei în apărarea națională, rolul marinei în apărarea Dunării și pe Marea Neagră.

Despre rolul politic al marinei el afirmă: *Dacă necesitățile noastre politice cer să avem o marină de război pe Marea Neagră, să căutăm a o face în limitele puterii noastre, iar nu să renunțăm în sectorul naval pentru transportarea produselor noastre cât mai departe.*

După Primul Război Mondial, mințile luminate ale marinei au dorit să arate că în fața României Mari stă necesitatea creșterii potențialului ei economic, care nu se putea realiza fără dezvoltarea comerțului maritim. Era necesară



o marină comercială pe măsură și o marină de război capabilă să o apere pe cea dintâi.

În anul 1923 comandorii Eugen Roșca și Gheorghe Koslinski publică *Avem nevoie de Marina Militară?*, iar în 1927 comandorul Ioan Bălănescu editează *Puterea maritimă ca factor de civilizație și apărare națională*. Toți afirmă că România nu-și putea permite o flotă care să-i asigure stăpânirea mării. Îi trebuia însă o flotă de care inamicul trebuia să țină cont, așa-zisa *flotă inferioară în acțiune*, compusă din trei elemente esențiale: nave de suprafață, submarine și aviație maritimă.

Pregătită foarte bine teoretic și instruită, dar redusă din punct de vedere material, Marina Regală intră în Al Doilea Război Mondial având calitatea de beligerant contra celei a URSS. O marină de război mică și tânără s-a încumetat să înfrunte una mult mai puternică și cu tradiții bogate de luptă.

Este trist că analizele acțiunilor navale în Al Doilea Război Mondial din Marea Neagră nu au fost scrise de amiralii și ofițerii superiori care au condus forțele navale române, din motive pe care le cunoaștem, pentru că ne-ar fi ferit pe noi, cei care am scris după 1990, să facem exagerări privind meritele sau slăbiciunile flotelor române și sovietice.

Perioada de după 1960 a fost rodnică din punct de vedere al înzestrării, dar foarte săracă privind dezvoltarea gândirii noastre. Posedam nave care aveau posibilitatea să îndeplinească misiuni multiple în marea largă, dar conceptual trebuiau doar să apere litoralul de o invazie străină.

După 1990, când România adoptă o strategie de apărare având la bază conceptul de stabilitate și integrare europeană, s-a scris mult despre rolul forțelor navale

în diferitele teatre de operații maritime, sub comanda NATO sau UE, în coaliții sau misiuni de menținere a păcii sub egida ONU.

Spațiul nu ne permite să-i enumerăm nici măcar pe cei mai importanți autori de cărți și studii, așa că ne vom rezuma doar la o afirmație a amiralului Gheorghe Marin, șeful Statului Major General: *În cadrul politico-strategic european de la începutul celui de al treilea mileniu, România a promovat constant o diplomatie navală activă, axată, în principal, pe colaborarea și cooperarea cu flotele militare ale altor state, realizarea și dezvoltarea relațiilor bilaterale cu flotele din Marea Neagră și din bazinul mediteranean, precum și pe întărirea și diversificarea acțiunilor internaționale în domeniul militar*.

Se scrie mult despre rolul României în realizarea securității maritime în Marea Neagră, arătându-se că forțele sale navale trebuie să-și dovedească utilitatea la pace și război, de la protecția mediului maritim și sprijinul păcii, la lovirea obiectivelor din adâncimea teritoriului inamic, până la acțiuni militare și civile de constituire și consolidare a structurilor politice și administrative democratice post-conflict.

Este unanim acceptată concluzia că pentru apărarea intereselor economice și militare pe care le are în Marea Neagră și pe întregul Ocean Planetar, **România are nevoie de forțe navale maritime moderne, capabile să lupte și să învingă.**

Acum, la această aniversare jubiliară, cred că nu este lipsită de interes și ideea de a trece în revistă și ce nume a purtat această instituție în decursul celor 150 de ani de existență modernă.

La început s-a numit *Flotilă*, până în 1898. *Marina Militară* în perioadele 1898-1931; 1948-1958;

1961-2000. *Marina de Război* în anul 1931. *Marina Regală* între 1931-1948. *Forțele Maritime Militare* în 1958-1961. *Forțele Navale* din anul 2000.

Șase nume, schimbate de șapte ori, în decurs de 150 de ani este mult prea mult. Să luăm exemplu de la cei care, de secole, păstrează același nume pentru marina lor militară.

**Constantin IORDACHE**  
Viceamiral (r)



## Marina Regală Română în al II-lea război mondial

Marina Regală Română (denumirea Forțelor Navale ale României în perioada interbelică și în timpul războiului) s-a aflat pe toată perioada războiului angrenată, la fel ca întreaga armată română, într-un efort fără precedent în istoria sa.

Acțiunile sale de luptă s-au aflat sub semnul Ordinului transmis la data de 22 iunie 1941 de Conducătorul Statului Armatei Române: *Ostași, vă ordon, treceți prutul! (...). Dezrobiți din jugul roșu al bolșevismului pe frații noștri cotropiți. Reîmpliniți în trupul Țării glia străbună a Basarabilor și Codrii Voivodali ai Bucovinei, ogoarele și plaiurile voastre.*

Primele acțiuni de luptă notabile s-au desfășurat înaintea acestui Ordin. Astfel, în noaptea de 2 spre 3 ianuarie 1941 a fost respinsă cu focul artileriei de coastă (comandantul Detașamentului tactic Sulina - comandor Constantin Vlădescu) tentativa unui grup de nave fluviale sovietice de a pătrunde pe Brațul Sulina. Cea de a doua acțiune a fost lansarea

unui baraj de mine, în larg de Sulina, în zilele de 10 și 11 ianuarie același an. În timpul îndeplinirii misiunii, canoniera *Remus Lepri* s-a scufundat atingând o mină din baraj.

La data începerii războiului, principalele forțe de luptă ale Marinei Regale Române erau grupate în două mari unități tactic-operative: Divizia de Mare cu 4 distrugătoare, 3 torpiloare, 3 canoniere, 3 torpiloare de mine, un submarin și 3 vedete torpiloare, 8 remorchere (tonaj total 28.000 tdw și 120 de guri de foc), o grupare artilerie de coastă (6 baterii) și o Flotilă de hidroaviație; Divizia de Dunăre cu 7 monitoare și 6 vedete.

În perioada premergătoare declanșării în mod oficial a războiului, Marina Regală Română a întreprins acțiuni de apărare a litoralului românesc prin lansarea unui baraj de mine de apărare (14 -19 iunie 1941) la aproximativ 12 mile marine larg de Constanța și instalarea sistemului de apărare de litoral cu bateriile de coastă.

Raportul dintre forțele maritime ale celor două țări beligerante, România și URSS, era net în favoarea sovieticilor, Flota Roșie dispunând de cca. 200.000 tone, peste 700 de guri de foc, cca.



2.800 de mine marine și 500 de torpile din care 264 de torpile la bordul submarinelor. Numărul și clasa navelor de luptă sovietice erau de asemenea net superioare: 6 crucișătoare, 3 lidere (clasă de nave moderne situată între distrugător și crucișător), 14 contratorpiloare, 84 de vedete torpiloare, 44 submarine, alte nave de luptă mai mici (vânătoare de submarine, dragoare, canoniere etc.) dispuse în porturile sale de la Marea Neagră. La toate acestea se mai adăugau două brigăzi de avioane cu 626 de aparate.

prima zi de război de comandantul Marinei Regale, viceamiralul Eugeniu Roșca.

Prima luptă aero-navală care a opus cele două flote din Marea Neagră s-a desfășurat în zorii zilei de 26 iunie 1941. Un grup de nave sovietice compus din liderele *Moskva* și *Harkov*, sprijinit de un al doilea grup naval la larg și de un grup aerian, a străpuns barajul de mine, lovind cu artileria de la bord (350 de lovituri în circa 10 minute) portul Constanța. Navele de luptă românești aflate în apropierea

orașului Constanța) au ripostat cu promptitudine obligând navele sovietice să se retragă.

Acțiunea combinată a navelor românești (focul artileriei de la bordul distrugătoarelor *Regina Maria* și *Mărăști*), a artileriei de coastă și a minelor din baraj a avut ca efect scufundarea liderului *Moskva*, ulterior fiind recuperată de vedete 68 de marinari supraviețuitori.

Odată cu înaintarea rapidă a frontului spre Est, ca urmare a creșterii nevoilor de transport în folosul trupelor de uscat pe calea mării și a fluviului, se produc modificări și în misiunile forțelor maritime și fluviale, celor două mari unități navale ale Marinei Regale fiind-le încredințate misiuni de asigurare a convoaielor pe principalele căi de navigație: Fluviul Dunărea, Drumul Odessei, Drumul Sevastopolului (începând cu octombrie 1942), Drumul Bosforului.

În acest context se înscriu misiunile de apărare a drumurilor costiere din vestul Mării Negre, între Odessa și Burgas, prin lansarea de baraje de mine. Pe timpul îndeplinirii unei astfel de misiuni, la 10 octombrie 1941, Marina Regală Română a suferit o grea pierdere, crucișătorul auxiliar *Carol I* fiind scufundat la larg de portul Varna, un număr de 22 de marinari găsindu-și sfârșitul în adâncurile mării.

În prima parte a războiului, submarinul *Delfinul*, a executat misiuni de luptă deosebit de periculoase, iar în ultima parte a confruntării cu forțele navale sovietice au participat la acțiuni de luptă submarinele *Rechinul* și *Marsuinul*.

Chiar dacă navele de luptă sovietice nu s-au mai aventurat la litoralul românesc până la sfârșitul stării de beligeranță în Marea Neagră, aviația și submarinele Flotei Roșii au fost extrem de active astfel

că efortul marinarilor români, deopotrivă militari și civili, a atins cote foarte ridicate, adesea spre limitele suportabilului.

Dincolo de orice figură de stil privind eroismul, sacrificiul și dăruirea de sine a marinarilor români, consider util să apelez la limbajul abstract, dar ilustrativ al unui document de arhivă, care la finele anului 1943 face o apreciere statistică asupra modului de îndeplinire a misiunilor de luptă pe mare și fluviu.



În cursul anului 1943, unitățile navale de la mare au efectuat 467 de operațiuni de escortă, cu un total de 544 de misiuni. Pe timpul acestor misiuni au respins 30 de atacuri submarine, executate cu 44 de nave, 30 de atacuri aero-torpiloare, executate de 112 avioane și 23 de atacuri aero-bombardiere, executate de 175 de avioane inamice. Totalul materialului de război escortat în anul 1943 atinge cifra de 1.083.859 de tone. În aceeași perioadă, unitățile de litoral ale Marinei Regale (bateriile de coastă, unitățile de observare, flotila de siguranță și Forțele Navale Fluviale) au executat operațiuni de supraveghere a litoralului și fluviului, totalizând 157 de misiuni de patrulare, dragare și ascultare antisubmarină și 8 operațiuni de minare, recunoașteri de-a lun-

gul litoralului maritim până la 150 de kilometri larg, precum și misiuni de dragaj, menținând permanent deschisă circulația pentru convoaiele militare.

Cea mai complexă operațiune navală executată de Marina Regală Română în cel de-al Doilea Război Mondial este cea cunoscută sub numele de *Operațiunea 60.000* prin care au fost retrase trupele germano-române din Crimeea. În perioada 14 aprilie - 13 mai 1944 au fost salvate din Crimeea, fiind transportate pe mare, efective constând în: 36.557 de militari români, 58.489 de germani, 723 de slovaci și 25.548 de prizonieri și cetățeni ruși evacuați, precum și 22.548 de tone material de război. Pierderile totale în oameni au reprezentat cca. 4000 de militari români și 7.000 germani, adică 9-10% din efectivele planificate a fi evacuate.

Pe toată durata războiului din Marea Neagră, dar în mod deosebit a *Operațiunii 60.000* s-a distins prin modul în care a condus forțele, unul dintre cei mai bravi și străluciți marinari din întreaga istorie a Marinei Române, comandantul Forței Navale Maritime, contraamiralul Horia Macellariu. După evenimentele de la 23 august 1944 când armata română a întors armele împotriva celei germane, alăturându-se Forțelor Aliate, tot acestui brav marinar i se datorează salvarea orașului și portului Constanța, la 25 august 1944, prin modul strălucit în care a „negociat” cu amiralul Helmuth Brinkmann plecarea celor aproximativ 70 de nave și submarine germane din port, fără a se trage un glonț.

„Recunoștința” pentru bravura, patriotismul și eroismul său din partea regimului comunist instalat după evenimentele de la 23 august s-a materializat în 14 ani de închisoare politică.

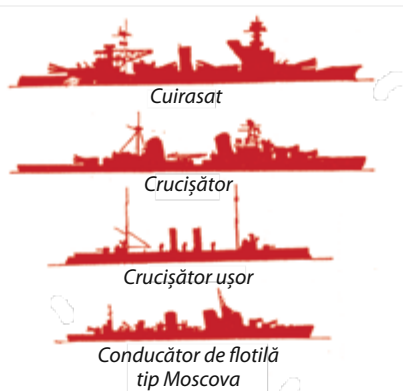
În loc de încheiere a acestui mult

prea succint material ce încearcă să evidențieze un întreg război naval purtat de Marina Regală Română pe o durată de peste trei ani, să amintim faptul că sacrificiile umane (fără a mai vorbi de pierderile în nave civile și de luptă) s-au cifrat la aproximativ 311 marinari militari (24 de ofițeri, 31 de maiștri militari și subofițeri, 9 elevi ai școlilor navale, 69 de gradați, 178 de soldați) și peste 120 de marinari civili.













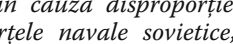
Crucea Marinarilor, ridicată din inițiativa Ligii Navale Române pe faleza Cazinoului din Constanța, se vrea un *remember* și un pios omagiu adus acestor eroi „cărora mormânt le este marea”. Tuturor acestor marinari, Glorie veșnică.

**Ioan DAMASCHIN**  
Comandor (r), dr

#### Inexistente în Marina Regală Română



#### Raportul dintre navele sovietice și cele românești (55:1) din Marea Neagră

	Distrugătoare	
	Torpiloare	
	Submarine	-
	Puitoare de mine	
	Căutătoare de mine	
	Monitoare	
	Nave auxiliare	-
	Vedete rapide	-

Din cauza disproporției față de forțele navale sovietice, atitudinea generală a Diviziei de Mare va fi defensivă până la noi ordinele glăsuia Ordinul de Operații dat în

litoralului între Eforie și Baia Mamaia, ca și artileria de coastă română și germană (Bateria *Tirpitz* fusese deja instalată în dispozitivul de apărare a portului și

# Forțele Navale Române 150 de ani



## interviuri

Sâmbătă 3 iulie, în Portul Militar Constanța, s-a desfășurat ceremonia de predare-primire a funcției de șef al Statului Major al Forțelor Navale, în prezența ministrului Apărării Naționale, dl. Gabriel Oprea și a șefului Statului Major General, amiralul Gheorghe Marin. Au fost citite **Decretul** prezidențial de avansare la gradul de viceamiral a contraamiralului Dorin Dănilă și de trecere a acestuia în rezervă prin pensionare și **Ordinul** ministrului apărării naționale de numire în funcția de Șef al S.M.F.N. a Cam. Aurel Popa, fost comandant al Flotei. Noul comandant a primit steagul de identificare și marca de comandant a Șefului S.M.F.N.

**Reporter:** Ați preluat recent comanda Forțelor Navale în contextul în care această importantă categorie de forțe a Armatei României aniversează, la 22 octombrie, 150 de ani de existență. Care este în prezent starea Forțelor Navale?

**Cam. Aurel Popa:** În primul rând, trebuie să menționez cu bucurie că Forțele Navale se prezintă la această aniversare cu principalele misiuni și obiective îndeplinite. Cu toate dificultățile apărute ca urmare a perioadei de criză prin care trecem, anul acesta, la 22 octombrie, marcăm o perioadă istorică de 150 de ani de existență, în care au avut loc profunde transformări, fiecare etapă parcursă având caracteristici complexe care au dus la realizarea Forțelor Navale de astăzi, moderne și cu un statut bine definit. Tot ceea ce ține de îndeplinirea obligațiilor specifice marinei, con-

form statutului țării noastre de membru al NATO și la nivelul cerut de participarea la misiuni comune, a fost realizat printr-un efort continuu și susținut al echipajelor și comandamentelor, al tuturor celor care formează marea familie a Forțelor Navale. Se poate aprecia că eficientizarea procesului de instrucție și adaptarea acestuia permanent, la condițiile impuse de standardele și procedurile NATO, a rămas și rămâne în continuare principala prioritate în cadrul Forțelor Navale.

Domeniul pregătirii aparține celor din marină?

Acest domeniu depinde în cea mai mare măsură de noi și este fără îndoială un lucru remarcabil faptul că astăzi ne putem mândri cu capabilități de a desfășura acțiuni navale, aeriene și terestre alături de celelalte categorii de forțe, de parteneri din NATO și nu numai.

Dar modernizarea înzestrării cu nave și tehnică navală performantă se pare că este ceva mai greu de realizat.

Programele de înzestrare care vizează crearea unei forțe navale multirol sunt în derulare și constituie un obiectiv prioritar al Forțelor Navale. Creșterea nivelului de interoperabilitate operațională și tehnică a navelor de luptă, proces menit să accelereze integrarea acestora în grupările navale multinaționale, presupune continuarea modernizării navelor, echipamentelor și tehnicii prin derularea programelor de achiziții în funcție de resursele alocate.

Poate că resursele alocate în anii ce vin vor fi corespunzătoare necesităților. Cum apreciați, domnule amiral, activitățile desfășurate de Forțele Navale în planul relațiilor și al angajamentelor asumate de Armata României în anul în curs?

Integrarea României în structurile de securitate ale NATO și în Uniunea Europeană precum și caracteristicile mediului de securitate din zona Mării Negre au determinat, în mod inevitabil, transformarea conceptuală, structurală și acțională a Forțelor Navale. În acest context, anul 2010 este și va fi în continuare unul cu sarcini multiple și complexe în care ne-am propus să participăm la exerciții comune cu țări membre NATO și parteneri. Participarea cu cele două fregate, Regele Ferdinand și Regina Maria, începând cu anul 2005, la operația NATO „Active Endeavour”, în Marea Mediterană, a demonstrat că suntem un partener important, responsabil, activ și de încredere în procesul de apărare colectivă și lupta împotriva terorismului și amenințărilor asimetrice.

În privința inițiativelor regionale, Forțele Navale au intensificat colaborarea în cadrul grupării navale BLACKSEAFOR, România preluând pentru a doua oară

comanda grupării, ceea ce a contribuit și contribuie la creșterea interoperabilității, întărirea prieteniei, a bunelor relații și încrederii reciproce. De asemenea, ratificarea documentelor de participare la operația Black Sea Harmony în Marea Neagră va constitui o contribuție deosebită adusă de Forțele Navale Române pentru menținerea păcii și stabilității în regiunea Mării Negre.

Crearea unei Forțe Navale moderne, capabilă să îndeplinească atât misiuni navale tradiționale cât și misiuni potrivit riscurilor asimetrice, va constitui un obiectiv de maximă importanță pentru perioada imediat următoare.

Care sunt principalele direcții de dezvoltare și obiective ale modernizării Forțelor Navale pe termen mediu și lung?

Acțiunile actuale și de perspectivă ale Forțelor Navale sunt direcționate către realizarea unei structuri de forțe profesioniste, capabile să răspundă riscurilor și amenințărilor caracteristice noului mediu de securitate din regiunea Mării Negre și din zonele de interes. Printre obiectivele prioritare ale acestui demers se află modernizarea echipamentelor și dotarea forțelor cu mijloace de luptă de ultimă generație care să asigure interoperabilitatea pentru îndeplinirea misiunilor specifice în comun cu forțele participante. Strategia de înzestrare a Forțelor Navale pe termen mediu și lung are în vedere programe de achiziții și modernizări a căror finalitate o reprezintă crearea unei structuri de capabilități moderne, echilibrate și flexibile, necesare executării unui spectru larg de misiuni.

Prioritățile Forțelor Navale sunt focalizate pe programele majore de modernizare a fregatelor tip 22, de înzestrare cu corvete multifuncționale și cu vânătoare de mine, destinate participării la

operații în comun cu forțe navale ale statelor membre NATO. În funcție de evoluția pe termen mediu și lung a indicatorilor macroeconomici la nivel național și implicit a resurselor ce vor fi alocate în viitor, Forțele Navale au în vedere și alte programe de achiziții și modernizări.

În calitate de membru al Ligii Navale Române și de cititor al revistei **Marea Noastră**, care este părerea dumneavoastră privind viitorul breslei marinarilor români și importanța profesională și socială a acestei meserii?

Constat cu plăcere că Liga Navală abordează acum frontal obiective de fond pentru promovarea intereselor navale actuale ale țării noastre. Ca cititor, constat că de-a lungul existenței sale, revista **Marea Noastră** a fost și este o publicație care a contribuit permanent la menținerea tradițiilor și valorilor marinei, la influențarea morală a cititorilor săi, la ridicarea nivelului de conștiință și cultură marinărească al acestora, lucru foarte important. Cred că viitorul acestei categorii profesionale este strâns legat de importanța ei. Viceamiralul Ioan Bălănescu spunea în 1936 că **Marina** română este singura cheazășie a siguranței hotarelor noastre maritime și singura protecție a marinei noastre comerciale.

Este vorba despre menirea, despre rolul Forțelor Navale care sunt înscrise în documente oficiale recent adoptate.

Da, despre aceasta este vorba. Reamintesc că în **Doctrina Forțelor Navale**, această importanță este subliniată și susținută astfel: „Două treimi din suprafața Terrei este acoperită de ape. Însuși pământul românesc definit prin cele trei elemente fundamentale, Carpații, Dunărea și Marea Neagră, este delimitat pe mai bine de jumătate din lungimea sa de granițe naturale constituite din

ape. În acest context, aspirația României la statutul de putere maritimă, recunoscut în plan regional și internațional, devine îndreptățită, acest lucru având consecințe importante atât pentru securitatea națională, cât și pentru susținerea intereselor României în întreaga lume.”

Este adevărat că această doctrină conține doar principii orientative. Dar principiile orientative corect aplicate, oferă fiecărui individ valori durabile, comune, de conduită în viață și colectivitate. Instituția Forțelor Navale are propriile valori specifice care provin din tradițiile acesteia. Valorile morale sunt esențiale, indicând standardele după care se ghidează orice marinar militar, obligându-se să le accepte și să le respecte odată cu intrarea în instituție, odată cu depunerea jurământului militar. Durabilitatea acestor valori reprezintă pilonul de bază pentru reușita construirii puterii navale.

În acest context, rolul institutiilor de învățământ din Forțele Navale a devenit deosebit de important, având ca prioritate fundamentală asigurarea calității absolvenților săi, fie că sunt ofițeri de marină militară și civilă, fie că sunt maiștri militari sau soldați și gradați voluntari.

Și pentru că istoria se repetă, dacă este să ne referim la viitor, rămân valabile și astăzi îndemnul din 1928 ale comandantului Ioan Bălănescu, comandant al Marinei Militare între anii 1934-1938, care susținea în conferința „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională”: „Tinele generații, națiunea întreagă trebuie să cunoască marea, să iubească viața mării, să viziteze navele noastre de război și comerciale, încetul cu încetul să ia naștere și să se dezvolte încrederea în valoarea puterii noastre maritime”.

Sunt câteva argumente care îmi dau convingerea că meseria de marinar va crește fără îndoială în importanță și viitorul acesteia va fi corelat cu interesele maritime ale României.

Vă mulțumim domnule amiral pentru amabilitatea de a ne acorda acest interviu.

reporter **Marian MOȘNEAGU**  
Comandor dr

Contraamiralul **Aurel POPA**

- 1954** 24 iulie s-a născut la Galați
- 1980** Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân"
- 1990** Universitatea Națională de Apărare Colegiul de Comandă și Stat Major
- 2002** Colegiul de Război
- 2007** Doctor în științe militare
- 2009** The Navy Executive Business Course la Universitatea North Carolina, SUA.



Contraamiral de flotilă (2007) și contraamiral din 2009. Principalele funcții îndeplinite: comandant de vedetă torpiloare pe aripi portante și comandant de secție de vedete torpiloare, comandant al Divizionului de vedete torpiloare, loțiitor al comandantului Academiei Navale Mircea cel Bătrân și comandant interimar al acesteia, șef al Serviciului Instrucție, în cadrul Statului Major al Forțelor Navale, comandant al Flotei de fregate, loțiitor al comandantului Flotei și comandant al Flotei. La data de 1 iulie 2010, a fost numit șef al Statului Major al Forțelor Navale.



© imagini Grupul Mass-Media al Forțelor Navale



În interviu, domnul contraamiral Popa a pomenit de participarea Forțelor Navale la operațiunile "Active Endeavour". Avem plăcerea să vă prezentăm imagini de la ceremonialul de plecare a fregatei *Regele Ferdinand* care a avut loc vineri, 29 octombrie, începând cu ora 9:00, în portul militar Constanța.

Fregata românească va executa în Marea Mediterană, în perioada 1-30 noiembrie în cadrul "Active Endeavour" 2010, misiuni specifice de prevenire și combatere a terorismului și a traficului ilegal, alături de alte nave și forțe aflate sub comandă NATO.

Misiunea reprezintă a șasea participare a Forțelor Navale Române la această operație militară prin care țara noastră contribuie activ la sporirea securității în Europa.

Fregata este comandată de căpitan-comandorul Mihai Panait și are la bord, pentru această misiune, un echipaj alcătuit din 203 marinari.

MN



## Forțele Navale ale României la comanda Blackseafor



România se află la comanda BLACKSEAFOR pentru un an, începând cu data de 14 august. Atunci a avut loc, în portul Constanța, ceremonia de schimbare a comenzii. Conform protocolului, România, prin loțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Cristea Cucoșel, asigură conducerea operațională COMBLACKSEAFOR, iar prin subsemnatul să se realizeze conducerea grupării la nivel tactic, de la bordul fregatei *Mărășești*.

La activarea navală, care a avut loc în perioada 16-30 august, alături de fregata *Mărășești* au mai participat fregata *TCG Salihreis* (Turcia), nava de debarcare desant *RFS Yamal* (Federația Rusă) și navele de luptă împotriva minelor *UPS Cherkasy* (Ucraina) și *BGS Priboi* (Bulgaria). În apele Mării Negre, conform protocolului de înființare a BLACKSEAFOR, s-au efectuat exerciții de luptă contra minelor, căutare și salvare pe mare, asistență umanitară și protecția mediului. De asemenea, în scopul întăririi încrederii reciproce dintre forțele navale ale statelor riverane Mării Negre, anul acesta, Grupul BLACKSEAFOR a vizitat porturile Sevastopol (Ucraina) și Varna (Bulgaria).

În cadrul activării, conform ordinului Comitetului comandanților marinelor din Marea Neagră (BSNC), în vederea creșterii interoperabilității cu structurile care au responsabilități și acționează în domeniul maritim, navele grupării au fost angajate într-un exercițiu comun de căutare-salvare la in-

trarea în apele teritoriale ale Bulgariei. Ineditul acestui exercițiu a constat în faptul că, la inițiativa Centrului SAR din Varna, nu au fost făcute ședințe de planificare a exercițiului și s-a acționat aproape ca într-o situație reală. Conducerea exercițiului a lansat în apă un manechin, iar navele grupării au primit un semnal de solicitare a sprijinului și un raion în care să execute căutarea și salvarea. Exercițiul a asigurat verificarea modului în care navele din cadrul grupării BLACKSEAFOR pot coopera cu autoritățile civile din acest domeniu, lucru îndeplinit cu succes.

De remarcat modul în care statul major internațional ambarcat la bordul fregatei *Mărășești* a coordonat toate activitățile desfășurate pe mare și de asemenea capacitatea fregatei și a echipajului de a asigura conducerea unui grup naval internațional.

Grupul naval de cooperare din Marea Neagră (BLACKSEAFOR) are misiunea principală de a contribui la consolidarea bunelor relații, prieteniei și încrederii reciproce între statele riverane, prin dezvoltarea cooperării și interoperabilității între Forțele Navale și de a promova securitatea, stabilitatea și cooperarea în regiunea Mării Negre. Documentul de constituire a acestui grup a fost semnat la Istanbul în data de 2 aprilie 2001.

BLACKSEAFOR este un grup de cooperare regional, constituit din nave puse la dispoziția acestuia de țările participante. Forțele par-

ticipante, conform acordului de constituire, vor desfășura activități destinate dezvoltării cooperării și interoperabilității și pot fi angajate în diferite acțiuni, cum ar fi:

- Căutare salvare pe mare;
- Asistență umanitară;
- Protecția mediului;
- Protecția împotriva minelor marine;
- Vizite în porturi;
- Alte misiuni acceptate de țările semnatare.

Grupul de cooperare nu reprezintă o alianță împotriva altor state sau organizații, principala sa misiune este de a realiza un cadru de pregătire și instruire în comun pentru forțele navale ale țărilor riverane Mării Negre. La baza planificării activităților se află o serie de documente, aprobate de toate țările, care asigură un cadru comun de instruire și permit dezvoltarea interoperabilității între navele angajate în cadrul grupului.

Conducerea activităților din cadrul BLACKSEAFOR este asigurată de miniștrii de externe sau ai apărării din țările membre, care stabilesc în cadrul întâlnirilor periodice principalele direcții de acțiune ale forțelor participante. Comitetul comandanților marinelor din Marea Neagră stabilește modul în care sunt puse în practică aceste sarcini și activitățile ce vor fi desfășurate pe mare în timpul activărilor.

Comanda acestei grupări este asigurată, potrivit protocolului de înființare, succesiv, pe durata unui an, de cele șase state riverane Mării Negre, conform principiului rotației.

**Constantin CIOROBEA**  
Comandor dr,  
Comandantul Componentei Operaționale Navale

Să încercăm o istorie a Marinei Militare Române în câteva idei principale, inedite și mai ales provocativ discutabile. Urez oricărui cititor să fie cel care rezolvă contradicțiile și să se treacă astfel la rubrica rezolvatorilor de probleme.

## pseudo istorie marinărească în idei principale episodul I

O sursă formidabilă, insuficient cercetată de istoricii navali, este capodopera marelui istoric român al sec. XX, George Brătianu, *Marea Neagră*. Pe noi ne interesează floatele armate în această lucrare.

Prima forță navală structurată ca atare este Flota Histriei, menționată pe o piatră funerară găsită în perimetrul cetății.

Primul angajament naval menționat pe teritoriul României are loc în sec. III î.C. când, sub conducerea amiralului Hegesagoras, 3 galere din Histria înfrâng 5 galere venite din Nord. În mod sigur erau unități mici, cel mult bireme, din aceleași motive pentru care astăzi în Marea Neagră nu activează port-avioane.

Romanii sosesc la Pontul Euxin în sec. I î.C. și cuceresc rând pe rând cetățile porturi de pe malul vestic, inclusiv Histria, Tomis și Mangalia. Administrarea lor trece în sarcina unui prefect al litoralului maritim instalat la Tomis, ce era și comandantul flotei de mare denumită *Classis Pontica* din anul 66 î.C. Avea circa 40 de nave și un efectiv de 3 000 marinari! Oare ce trafic de grâu, sare, piei, miere etc asigurau ei?

Primii prefecti ai litoralului Pontic și deci primii comandanți ai Flotelor Romane *Classis Pontica* cunoscuți din *De Militia Navalis Veterum* a lui Joannis Schefferi, publicată la Upsala în 1610, au fost Vestalis, Pomponius Flaccus Astaticus și Aruntius Flama. La Dunăre îl avem comandant al flotei, în timpul împăratului Hadrian (117 - 131), pe Flavius Arrianus.

Prima decorație de marină obținută în Dacia a fost *Corona Navalis Bello Dacico* obținută de romanul Claudio Vitalis! Poate pe undeva prin depozitele Vaticanului se va găsi cândva lucrarea lui Traian despre Războaiele Dacice și atunci să te ții istorie a marinei pe teritoriul României. Deocamdată ajunge Columna.

Din teza de doctorat a profesorului H. Viereck publicată la Hamburg în 1996 *Die ROMISCHE FLOTTE - Classis Romana* aflăm primele nume ale unor liburne de la Dunăre: SAGITTA și ARMATA. Era anul 172!!!

Romanii sunt nevoiți să se retragă și odată cu ei acea fantastică administrație și organizare care a făcut ca imperiul să dăinuie încă 3 secole cu politicieni corupți și împărați decadenți. Din flotele

militare rămân reprezentările de pe columnă și de pe pietrele funerare. La Pontul Euxin comerțul continuă chiar și sub loviturile năvălitorilor barbari. Cronicile bizantine menționează flote ce sosesc la Gurile Dunării și urcă pe fluviu. Ușoare și rapide pamfile, greoaie dromoane. La bordul lor se fac tratate de pace și alianță, se hotărăsc tactici de apărare. Dar nu avem documente care să menționeze populație autohtonă la bord, în echipaje, cel puțin deocamdată. Nu a găsit nici col. Ion Drăghicescu în monumentala sa lucrare. Urmează binecunoscuta pată albă de 6 secole ce va fi probabil acoperită tot de Vatican.

Mircea cel Bătrân, domn de anvergură europeană, în înțelepciunea lui, sesizează importanța flotei militare într-o perioadă în care diferențele dintre navele comerciale și cele militare constau în numărul de soldați imbarcați. Controlează prin intermediul navelor proprii gurile Dunării și litoralul dobrogean. Rămâne un subiect de studiu încă insuficient cercetat.

Ștefan cel Mare este cel care, prin intermediul construcțiilor navale proprii, ajunge în Mediterană și dezvoltă comerțul dar și sprijinul propriei oștiri în caz de război. Este un alt subiect insuficient studiat, majoritatea comunicărilor despre flotele sale fiind copia unei copii bine copiate dintr-o copie.

Surse otomane ne arată că Mihai Viteazul ar fi capturat și reechipat nave mari, otomane. Cum, în ce condiții și care au fost efectele acestor operațiuni nu se știe. Deocamdată avem o singură sursă italiană ce menționează șeicile și galerele capturate de Mihai ca participând la asediile cetăților otomane de pe malul drept al Dunării.

Ceea ce este sigur este faptul că șantierele navale de pe malul stâng al Dunării lucrau la capaci-

tate maximă. Un călător olandez din 1600, Nicolas Witsen, ulterior primar al Amsterdamului, ne lasă un jurnal de călătorie bogat ilustrat. Apare aici o șeică, un pod plutitor tip bac, o baterie plutitoare cu vele toate construite de vasalii turcilor! Și cum lemn îndestulător exista doar pe malul stâng, cine erau aceștia?

Misiunile specifice în caz de război repartizate flotilelor Moldovei și Valahiei erau misiunile de transport de trupe și zaherea, arme, muniții și de efectuare a misiunilor de recunoaștere și patrulare. La asediul Belgradului, navele de transport fluvial valahe au purtat bașbuzucii și apoi ienicerii sub ziduri, dar au și respins ieșirile pe Dunăre ale apărătorilor. Tactic, acest gen de misiuni au fost păstrate până astăzi.

La asediul Vienei, domnul Brâncoveanu (1688-1714) trimite două caice armate după model austriac, o sinteză a ce era mai bun în ambele flote opozante, asemeni VB Grivița în 1974.

Alexandru Moruzzi emite cu aprobarea Înaltei Porți la 23 XI 1793 *Hrisovul pentru corăbiile țării ce sunt a umbla pe Dunăre și clasifică navele ca domnești, județene și sătești. Ar fi distractiv să facem și noi o asemenea clasificare cu navele flotei actuale! Desigur în glumă, dar recunoașteți că nu v-ați gândit! Câte oare ar sări de județene?*

Organizarea de forțe militare proprii are loc abia în sec. XIX, după Tratatul de la Adrianopol și odată cu înființarea în cadrul oștirii valahe a Corpului Șaluparilor, cu o uniformă inspirată de cea franceză și o organizare inspirată de la austrieci.

Cristian Crăciunoiu, dr ing.  
(va urma)

## D'ale tinereții

Constanța - Port,  
15 august, 1944,

Eram ofițer de marină, 24 ani, ținută în alb din cap până în pantofi de năbuc, ambarcat pe bricul *Mircea*. Invitasem două studențe - prietene, cu mamele lor; Festivitățile încheiate, direct la Gara Constanța, în tren.

Eram invitați la studenta *Mirela*, la moșia părinților ei, la Gura Dobrogei. Trenul oprește în halta CFR respectivă, eu deschid ușa, apuc să cobor cu una din fete și ... trenul pleacă. În gară ne aștepta *brîșcă cu doi cai*; urcăm, vizitiul dă *bice la cai* și alergam pe un drumeag prin porumbiște, paralel cu calea ferată; cei rămași în tren, au tras semnalul de alarmă; la ferestre, călătorii strigau *cât îi ținea gura: „MARINARUL A RĂPIT FATA - MARINARUL A RĂPIT FATA“*; eu fluturam șapca albă deasupra capului și porumbiștei pentru a fi văzuți, noi... răsând, cu gura până la urechi - *haz de necaz*.

Am oprit, au urcat și ceilalți în docar (*brîșcă*) și bice la cai, prin porumbiște; ajunși la destinație, la *conac* ne aștepta *Mirela*, cu părinții ei și muzica lăutărească; le-am povestit *dandaneaua*, răcoreala cu apă rece de fântână și a urmat petrecerea de Sfânta Măria, îngemănată cu „ZIUĂ MARINEI ROMÂNE“ -15 august 1944.

Tinerete - Tinerete - In Memoriam  
am ajuns la 88 ani !?  
UNDE EȘTI?  
TE CA-A-UT! cum caută un Far,  
în noapte, un MARINAR  
TE CA-A-UT ... ! TE CA-A-UT ... !  
O! Tempora! O! Mores!,  
Sic Tranzit Gloria Mundi!

ing. Nicolae Preda  
Comandor (rtg.)  
promoția 1942-10 mai  
veteran de război-marină  
decorat, ambarcat pe  
distrugătorul Mărășești





Gheorghe  
D. ANGHELESCU  
Comandor inginer

(8 noiembrie 1920 -  
6 ianuarie 2008)

S-a născut la Brăila din părinții Aurelia și Dumitru Anghelescu. A absolvit Liceul Industrial din Brăila, Școala de Ofițeri de Marină, Secția Mecanici (1943), Școala de Aplicație (1949), Cursul Academic Superior (1954).

Carierea de marinar a început-o ca ajutor al șefului mecanic pe monitorul *Brătianu*, șeful Serviciului Tehnic al Atelierului de Reparații Nave *Limanu*, dislocat la Cetatea Albă, șeful Serviciului Tehnic cu gradul de locotent la Șantierul Mobil nr. 2 dislocat pe Brațul Cășlița (în aval de Ismail) de unde a fost luat prizonier împreună cu ofițerul mecanic căpitanul Cristache Teodor.

După 9 luni de prizonierat, în urma executării reparațiilor unei șalupe și a motorului acesteia, într-o noapte din luna ianuarie a anului 1945 a evadat cu Cpt. Cristache Teodor. Tirul armei automate a unei santinele sovietice, aflată pe malul Dunării, a străpuns fereastra cabinei micii comenzi a șalupei fără însă să rănească pe vreunul dintre cei doi evadați care, în noaptea următoare, au ajuns la Galați, mergând pe jos deoarece au rămas fără motorină.\*

Devine șeful Secției construcții, apoi șeful Serviciului fabricații și al Serviciului C.T.C. la Arsenalul Marinei Militare Galați, 31 mai 1945-30 septembrie 1948, și apoi, în cadrul Școlii de Ofițeri de Marină, profesor la disciplinele Căldări marine și Motoare termice. Era și loțiitor al comandantului pentru Aprovizionări (1 febr. 1950-15 febr. 1953).

Carierea sa continuă ca șef al Comisiei de supraveghere Mangalia, comandant al Școlii de Specialiști și Cartnici Tulcea (1953-1954), șef al Spatelui Comandamentului Flotei Fluviale Galați (redislocat ulterior la Giurgiu), comandant al Bazei de Litoral, șef al Spatelui Bazei Maritime Mangalia (oct.1956-sept.1958), loțiitor al comandantului Marinei Militare pentru Construcții, Întrețineri Portuare și Cazare (15 sept. 1958-14 sept. 1967), șef de stat-major în Compartimentul Serviciilor Marinei Militare (15.09.1967-7.03.1979) și loțiitor al comandantului Marinei Militare pentru Servicii (până la 21.11.1980) de unde a fost pensionat la vârsta de 60 de ani.

Unul din meritele sale cu care se făcuse iubit de mulți ofițeri și maiștri de marină a fost mutarea în garnizoana Brăilei a unei însemnate părți din Flotila Fluvială din Tulcea după care, uzând de numeroase investigații în trecutul îndepărtat al Marinei Militare, să stabilească aici comandamentul Brigăzii 24 Fluviale, preluând clă-

direa ce îi aparținuse în perioada interbelică. A inițiat demararea unor importante lucrări pentru bazarea navelor la cheul Dunării și a înființării Bazei de reparații și aprovizionare. Deveniți brăileni, toți cei din personalul Brigăzii 24 Fluviale l-au denumit *Nașul*, apelativ care îl bucura când îl auzea. Rebazarea navelor Marinei militare la Constanța, la dana zero, a fost un alt succes cu o mare parte din contribuția sa.

A fost o fire comunicativă, plin de idei, cu vaste cunoștințe în multe domenii pe care le stăpânea cu siguranță, luând cele mai indicate decizii, fapt ce făcea să fie înțeles chiar și de cei mai pretențioși șefi sau comandanți.

Cu dârzenia și tenacitatea sa a reușit să facă multe lucruri utile în aproape toate unitățile militare existente și a celor care se înființau, precum Batalionul de Infanterie Marină, Centrul Radio-electronic și de Observare, bazele de reparații și aprovizionare, depozitele Marinei Militare, comandamentele Marilor Unități de Marină. A fost deosebit de modest și niciodată nu a făcut caz de faptul că tatăl său era văr primar cu Barbu Delavrancea.

A fost un mare iubitor al lui Mihai Eminescu și recita ore de-a rândul, fără nici o exagerare, datorită memoriei sale extraordinare, nenumărate poezii ale marelui nostru poet, uimind orice asistență.

În vârstă de 88 de ani, dar plin de energie și mai ales plin de farmec și în deplină limpezime a ideilor și gândurilor sale, alunecă de pe treptele unei scări cu gheață lovindu-se la cap și se sfârșește în iarna anului 2008, deplâns îndelung de rude și de numeroșii săi prieteni.

Valeriu AVRAMESCU  
Comandor (r), ing.

\* Evadarea lor este consemnată în lucrarea „Marina Română în al Doilea Război Mondial” vol. III de Nicolae Koslinski și Raymond Stănescu, editura Modelism Internațional, București, 1998, pag. 345.

## Oameni

General de marină  
Nicolae DUMITRESCU-MAICAN  
(1846 - 1902)

Absolvent al Școlii navale din Brest, Franța, 1865.  
Stagii de practică pe nave ale Marinei franceze.  
A comandat mai multe nave militare.

Comandant al  
Marinei Militare Române  
01.01.1874 - 10.12.1874  
01.04.1877 - 01.12.1877  
08.04.1879 - 10.05.1888

Dacă Marina ar fi un edificiu, acești doi oameni ar fi stâlpii de rezistență pe care s-ar sprijini.



Viceamiral  
Ioan MURGESCU  
(1846 - 1913)

Absolvent al Școlii navale din Brest, Franța, 1866.  
Stagii de practică pe nave ale Marinei franceze.  
A comandat mai multe nave militare.

Comandant al  
Marinei Militare Române  
10.12.1874 - 01.04.1877  
01.12.1877 - 08.04.1879  
10.05.1888 - 01.04.1901



# Marina

sâmbătă, 4 septembrie 2010, au mai răspuns la apel doar 33. Câțiva încă navigă ... mulți n-au putut să se deplaseze, și mai mulți n-aveau cum să răspundă invitației, plecați în voiajul cel fără de întoarcere.

sâmbătă, septembrie 4  
ora 11:00. Academia Navală



La catedră:

- Ciprian STAMATE, Șef mecanic, maestrul de ceremonii, unul dintre organizatori;
- Viceamiral ing. Ilie ȘTEFAN Comandantul Școlii Superioare de Marină;
- Contraamiral Ștefan NICOLAE Comandant de companie;
- Contraamiral Eugen ISPAS Comandant de companie.

Se strigă catalogul ... nume, prenume, ce faci, pe unde stai, câți copii, câți nepoți ... câteva cuvinte pentru colegi? Mulți absenți, protagoniștii acestei generații de excepție plătind de timpuriu eforturile tinereții petrecute pe mare.

## Am crescut odată cu flota și dispărem odată cu ea ...

Noi nu am făcut Institutul, noi am făcut Școala Superioară de Marină, dar ce școală am făcut noi ... cei ce au urmat după noi, n-au mai făcut. Dureros de adevărat. Una dintre cele mai reușite promoții ... Cred că și noi am făcut ceva pentru societatea asta ... Adevărat, din nou. 1965 a fost debutul perioadei în care învățământul superior de marină a turat motoarele producând prima promoție con-

sistentă de ofițeri de marină, peste 150, perioadă care a durat mai mult de 20 de ani. Omenirea parcurgea epoca romantică a economiei globale, Navromul era o companie tână, România lansa navă după navă, iar acești băieți au intrat lansat în viață și au marcat parcursul maritim al țării. Și acum, aflați la vârsta senectuții, conștienți de rolul pe care l-au jucat, au adus, în corpore, mulțumiri școlii și comandanților prezenți și absenți.

lecția de bun simț ...  
marea nu iartă pe nimeni

*Noi am încercat să vă învățăm foarte multă carte plecând de la ideea că marea nu iartă pe nimeni. Cuvintele de laudă pe care le-ați adresat școlii sunt o butelie de oxigen pentru mine. Dumneavoastră ați făcut serviciu la bordul navelor comerciale în perioada în care flota maritimă a României era o forță ... când țara avea o doctrină maritimă ... acum am rămas numai cu amintirile. Sunt cu conștiința împăcată că ne-am făcut datoria la vremea respectivă atâta vreme cât ne întânim cu produsul școlii și primim așa vorbe frumoase - Ilie Ștefan, viceamiral ing. în rezervă, fost Comandant al școlii până în anul 1980.*

sâmbătă, septembrie 4  
ora 18:00. Seaman's Club



Cei 45 de ani de la absolvire au fost sărbătoriți, împreună cu familiile, la sediul Clubului Marinarilor din strada Traian, pus la dispoziție cu amabilitate de Sindicatul Navigatorilor.

Nota autorului

Am avut onoarea să fiu prezent la întâlnirea promoției 1965. Am participat, vorba domnului Ciprian Stamate, în dublă calitate: prima,



ca reprezentant al tatălui meu, absolvent 1965, decedat anul trecut și a doua, aceea de președinte al Ligii Navale Române.

Am revăzut figuri ale copilăriei, atașând fiecareia o perioadă de demult, câte o navă de-a tatălui meu ... Brad, Drobeta, Felix, Mărăști, Cozia ... Atunci toate erau noi și ei erau tineri. Acum ... Bradul, sub pavilion străin, cară fier vechi în Turcia, Drobeta nu mai e demult, Felix e pe stânci în Port Sudan, Mărăști tăiat, Cozia vândut pentru datorii Navrom ...

Trăim o era a domniei prețului cel mai mic, a eficientizării absolute, a navigației lipsite de suflet. Zilele flotelor naționale au apus demult. Chiar și așa, nu mă pot înfrâna să mulțumesc tuturor absolvenților 1965, prezenți sau absenți, pentru tot ce-au făcut pentru meseria noastră în acești 45 de ani parcurși de la absolvire ... și pentru lecția de bun simț oferită peste ani de o generație care, în mod clar, a dat mai mult decât a primit.

CLC Laurențiu MIRONESCU



## marinarul scriitor

În urmă cu 77 de ani, cel mai vestit marinar român, având pseudonimul *Jean Bart*, părăsea această lume, la numai 58 de ani. Evenimentul s-a produs vineri 12 mai 1933 la ora opt, într-un imobil din strada Doamna Oltea nr. 158, București (*astăzi Eugeniu Botez nr. 22*). Ce putea stiliza Frederic Storck pe cripta albă din cimitirul Bellu, decît nava *Mircea* - simbolul tuturor marinarilor români!

Despre Jean Bart, Tudor Arghezi spunea: *marinarul care a scris în cabina lui de secund, trecându-i continentele și porturile pe dinaintea lucarnei, niște note de călătorie rămase fără continu-*



*atori, a văzut rasele și civilizațiile, secolele risipite unele peste altele în mările străbătute de vaporul lui și care a păstrat în peisajul moral sfiala mărturiilor nedesmințite și un tangaj al cugetării întristate moștenit de la valuri și nisipuri.*

Să urmărim parcursul vieții și activității omului căruia îi mai trebuiau încă 58 de ani pentru a face tot ce a visat.

Eugeniu BOTEZ s-a născut pe 28 noiembrie 1874, în localitatea Burdujeni, județul Suceava. Fiul căpitanului Panait Botez urmează cursurile Școlii din Păcurari-lași, unde nu îi putea fi învățător decât

Ion Creangă. Gimnaziul și-l continuă la Școala Fiilor de Marină (1889), urmează apoi cursurile Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină din București.

- Publicistica tânărului ofițer începe la vârsta de 20 de ani, în nr. 12 / 1894 al săptămânalului bucureștean *Munca*.

- Sublocotenent în 1896, este repartizat în Marina Militară, colaborează la revista *Lumea Nouă Științifică și Literară*; în nr. 24 prezintă schița *Iapa căprărilor*, semnând Troțuș.

- Își continuă studiile la Școala de Aplicație a Marinei Galați, participă la marșul de instruire cu bricul *Mircea* pe coasta Anatóliei, după care scrie *Jurnal de bord - Schițe marinărești și militare*.

- Vara anului 1898 îl găsește la bordul torpilorului *Alexandru cel Bun*; ultimile activități vor apărea în schița *Trei dezertori*.

- Este transferat la Inspectoratul Navigațiunilor din Porturi și abia în nr. 9 / 1898 al ziarului *Adevărul de Joi*, nuvela *Moartea Pilotului* este semnată Jean Bart, urmată de *Șoimul și Singură*.

- Revista *Pagini Literare* va publica *Din concentrare*, iar în *Noua revistă română* vede lumina tiparului schița *La Bătrânețe* (despre viața pescarilor din Deltă).

Locotenentul E. Botez a fost membru fondator al *Revistei Maritime* ce apare la Brăila (1901), iar Editura Eminescu din București tipărește cartea *Jurnal de bord*, pentru care primește premiul Adamachi al Academiei Române.

- Publică în săptămânalul *Tribuna Literară și Tribuna* din Sibiu, iar din 1902 este director de studii la Școala de Marină din Constanța unde predă limba română, morala și geografia.

- Vine la malul Dunării, colaborează cu ziarul *Curentul Nou* din Galați (1905), este Căpitan al Portului Călărași; anul următor navigă în zonele nordice pe o navă comercială.

- Apare *În ziua despărțirii* (odată cu plecarea tatălui său pe

frontul războiului din 1877), o schiță din lucrarea document, scrisă împreună cu Căpitanul N. Chirițescu.

- Semnează Prima dată în nr. 2 al revistei *Carmen* din București - 1907, iar în revista *Dunărea de Jos* nr. 8 / 1909, publică *Scrisori din război*.

- Comisar maritim la Sulina (1912), unde scrie *Războiul lupilor* (întâmplări din deltă - ostrovul Grindul Lupilor).

- Va pleca într-un voiaj spre America și ca delegat al României la Congresul Navigației din Philadelphia, cu pasagerul „Kaiser Wilhelm II”; călătorie ce se va materializa în *Peste Ocean*.

- Căpitan al Portului Constanța, va reveni la Sulina în funcția de Comisar Maritim (1915) și este avansat la gradul de Lt.-comandor, după care este trecut în rezervă.

- Apar volumele: *În cușca leului* (1916) și *Datorii uitate - Documente omeneste*. Nuvele (1917), premiate de Academia Română.

- Umblă prin țară, scrie numeroase note de călătorie, printre care *La Turnu Roșu* sau *Note de drumetrie prin munți*.

Suntem în partea a doua a războiului; pe 1 septembrie 1917 este mobilizat cu gradul de căpitan-comandor, îndeplinind funcția de Comandant Militar al Portului Sulina.

- În 1919 apare la Chișinău, la Editura Societății „Glasul Țării”, lucrarea *Cum se desleagă chestiunea Dunării*, anul următor apare la Galați *La question du Danube et sa solution* - comunicare prezentată la Budapesta, ca delegat al României.

- Numit Director general cu probleme de asistență socială în Ministerul Muncii (1921), unde are rezultate deosebite în paralel cu articolele apărute în diverse publicații - subiectul fiind protecția socială.

- Participă la Congresul Internațional al Scriitorilor - Paris 1923, în calitate de reprezentant al Societății Scriitorilor Români și la Con-

gresul Internațional de Navigație - Cairo 1924, în calitate de specialist.

- Apare broșura *După douăzeci de ani* și volumele: *Prințesa Bibița* - la Editura Viața Românească și *În Gibraltar*.

- În iunie 1923 este ales membru corespondent al Academiei, în 1925 la tipografia „Răsăritul” apare *În Deltă*, iar în 1926 la Editura „Bănișteanu”, apare lucrarea *Peste Ocean*.

Participă la organizarea înființării Ligii Navale Române (februarie 1927 - aprilie 1928), fiind membru în primul comitet de conducere unde spunea: *Numai printr-o ligă navală, printr-o propagandă care este necesară, cu atât mai mult la noi, întreaga suflare românească va fi pregătită să înțeleagă rostul și locul apei în propășirea neamului*.

- În „Adevărul literar și artistic” din Galați, apare schița *Fără permis de export* (1927), la Editura „Cartea Românească”, apare *Schițe marine* (1928), la Editura „Casa Școalelor”.

- Revista constănțeană *Marea Noastră* îl primește des cu scrierile sale, eseul *Originile principalelor nume ale Dunării* apare în 1928; fragmente din romanul *Europolis* apar în revistele *Viața Românească* nr. 5-8 și *Adevărul Literar și Artistic*.

Comandorul Eugeniu Botez iese la pensie în anul 1930, continuând să activeze în Ministerul Sănătății, la Direcția de ocrotire socială; Editura Alcalay publică *Pe drumuri de apă*, iar revista „Boabe de Grâu” nr. 3 / 1931 *Viața unei corăbii românești*.

- Este primit în Societatea Scriitorilor Români și ales secretar al Ligii Navale (1931), funcție deosebit de importantă pentru marinarul scriitor, moment în care activitățile marinărești se îmbunătățesc.

Director-fondator la revista *România Maritimă și Fluvială*, una dintre prestigioasele publicații

ce va duce spiritul marinăresc la malul mării, pe Dunăre și în toată țara, descriind viața porturilor românești și atmosfera de la bordul navelor.

- În anul 1933, Editura Adevărul publică volumul *Europolis* (ce va fi tradus în zece limbi) și va tipări postum *Cartea Dunării*.

La puțin timp după apariția prestigiosului volum, boala se înrăutățește și destul de tânăr, dar cu un diabet ce nu l-a lăsat, părăsește

lumea marinăriei și a scrisului. La înhumarea sa din 14 mai 1933 au rostit cuvântări scriitori, marinari, ziaristi și prieteni, revista *România Maritimă și Fluvială* prezintă în nr. 6 un supliment special.

Adunarea Generală a LNR din iunie a evocat personalitatea ofițerului prin discursul contraamiralului I. Bălănescu, iar în decembrie tineretului universitar a constituit o secție de propagandă cu numele „Comandor Eugeniu Botez”.

Opera sa a fost tipărită în ediții postume, în țară și străinătate; la Tulcea se ridică un bust; Liceul din Sulina și Biblioteca Academiei Navale îi poartă numele.

Am reamintit doar aspecte din viața și activitatea ofițerului-scriitor, destul de bogată pentru cei 40 de ani de implicare în ale scrisului și marinăriei. S-a scris și se va scrie despre omul, militarul și publicistul Eugeniu BOTEZ, zis și Jean Bart\*.

Petre MARAVELA

\*Jean Bart (1650-1702) este unul din cei mai cunoscuți marinari, de origine din Dunkerque. A servit în timpul domniei lui Ludovic al XIV mai întâi drept corsar apoi ca ofițer de marină. Multe nave de război din cadrul marinei naționale franceze i-au purtat numele.

MN



# ewito



## Platforme eLearning pentru navigația pe ape interioare la CERONAV

Ca parte a implementării strategiei de accesare a fondurilor europene și având în vedere tendințele actuale de trecere la noi metode de pregătire pentru personalul navigant fluvial, Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale - CERONAV se poate mândri acum cu posibilitatea oferirii de programe complementare de învățare la distanță utilizând platformele web dezvoltate în cadrul proiectului EWITA - Platforme web europene și concepte de instruire pentru transport intermodal pe ape interioare (*European Web Platforms and Training Concepts for Intermodal Inland Waterway Transport*) la care CERONAV a participat ca partener.

Proiectul, finanțat de Comisia Europeană prin programul Marco Polo II - Apelul 2007 / Acțiune Comună de Învățare, a fost coordonat de **via donau** (Austria) și implementat împreună cu alți 8 parteneri din cinci țări europene (Austria, Olanda, Belgia, România și Germania) pe parcursul a doi ani, în perioada 1 iunie 2008 - 31 mai 2010.

Bugetul total al proiectului a fost de 1.512.889 euro, cofinanțarea Comisiei Europene fiind de 50%. CERONAV a beneficiat de un buget de 83.942 euro.

Obiectivele principale ale proiectului au fost actualizarea și extin-

derea platformei de învățare INeS (*Inland Navigation eLearning System*) și dezvoltarea unei platforme similare pentru coridorul Rin - Maas - Schelde. În plus, proiectul și-a propus dezvoltarea unui depozit de conținut pan-european pentru schimbul de date.

EWITA este un proiect complementar proiectului eWIT (*Web-based Intermodal Inland Waterway Transport Training for Europe*), derulat în cadrul programului Marco Polo I în perioada 2003 - 2005, al cărui rezultat principal a fost dezvoltarea, testarea și implementarea platformei de eLearning INeS pentru navigația pe ape interioare.

În cadrul eWIT a fost conceput conținutul unui număr de șapte discipline (*Ape interioare, Nave fluviale, Porturi și terminale, RIS, Piața și organizare, Transport intermodal, Politici și legislație*), structurate pe trei niveluri de învățare (*începători, avansați, profesioniști*). Platforma INeS face uz de materiale multimedia, elemente interactive, imagini și elemente grafice, accesarea ei putându-se face gratuit la adresa **www.ines.info**.

Partenerii implicați în derularea proiectului EWITA și-au propus actualizarea și extinderea conceptului european dezvoltat în cadrul eWIT în ceea ce privește nivelurile de învățare, conținutul, uneltele și limbile în care să poată fi accesată platforma. În același timp, EWITA a adaptat platforma INeS la coridorul Dunării, redenumind-o INeS Danube și în plus a creat o a doua platformă pentru coridorul Rin - Maas - Schelde, INeS RMS.

Cele două platforme combină specificul european cu cel regional și național și sunt disponibile în patru limbi: engleză, germană, olandeză și română. Depozitul

de conținut pan-european a fost creat pentru a facilita actualizarea și sincronizarea platformelor, permițând în același timp o administrare simplă și ușoară a uneltilor comune de învățare disponibile pentru diferitele discipline.

Inovația adusă de EWITA constă în proiectarea grupurilor de învățare pentru diferitele categorii de utilizatori ai platformelor, elementele multimedia suplimentare și tehnologii moderne de învățare (*ex.: animații, elemente interactive, video și audio live online*).

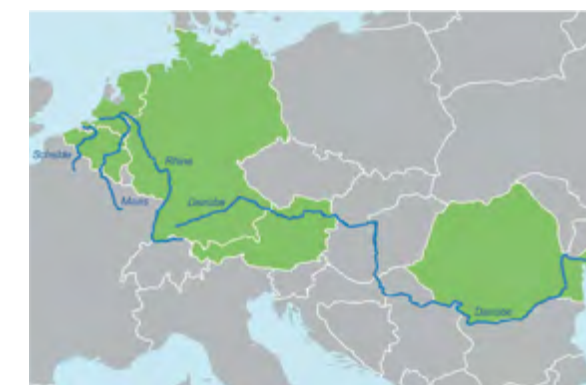
Conferința de încheiere a proiectului a avut loc în data de 6 iulie 2010 la Bruxelles, acesta fiind prilejul cu care au fost prezentate rezultatele finale ale proiectului și în principal cele două platforme de eLearning. Numărul mare de accesări ale celor două platforme dovedesc deja succesul acestora precum și al proiectului în ansamblul său.

DI. Cesare Bernabei din cadrul Direcției Generale Mobilitate și Transport a Comisiei Europene, prezent la eveniment, a apreciat efortul partenerilor în acest proiect și a lansat ideea necesității continuării proiectului EWITA pentru un alt proiect care să dezvolte, să personalizeze și să actualizeze conținutul celor 2 platforme web europene.



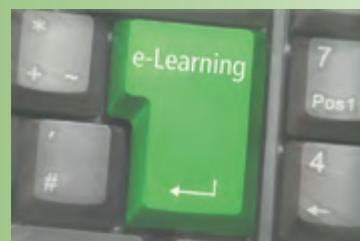
## Date generale proiect:

Denumire:	European Web Platforms and Training Concepts for Intermodal Inland Waterway Transport
Acronim:	EWITA
Program:	Marco Polo II
Durata:	1 iunie 2008 – 31 mai 2010
Buget total:	1.512.889 euro (din care buget CERONAV - 83.942 euro)
Structura de finanțare:	Cofinanțare Comisia Europeană - 50% Cofinanțare parteneri - 50%
Coordonator:	via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH (VIA), Austria
Parteneriat:	Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) – Olanda European Intermodal Association (EIA) – Belgia FH OÖ Forschungs- & Entwicklungs-GmbH, Campus Steyr - Austria Imagination Computer Services GesmbH - Austria Promotie Binnenvaart Vlaanderen VZW (PBV) - Belgia <b>CERONAV - Romanian Maritime Training Centre (CER) - România</b> Regionaal Opleidingen Centrum (ROC) Zeeland - Olanda Schiffahrts-Verlag "Hansa" C. Schroedter & Co. (GmbH & Co. KG) - Germania



© via donau

advertorial



© sk\_design, fotolia.com

# IASST

## Siguranța pe mare, dezbătută în cadrul manifestării internaționale organizată de CERONAV

În perioada 17-21 septembrie 2010, Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale - CERONAV, în calitate de membru al *International Association for Safety and Survival Training - IASST* (<http://www.iasst.com>), a organizat cea de-a 57-a sesiune a Întâlnirii Internaționale și a Seminarului de Siguranță a IASST cu tema "Safety and Survival Equipments and Training Tools".

Seminariile IASST se organizează de două ori pe an, fiind găzduite de fiecare țară membră a Asociației, acesta fiind primul eveniment de acest fel organizat în Europa de Sud Est.

La seminar au participat aproximativ 60 de reprezentanți ai instituțiilor de educație și pregătire în domeniul siguranței și supraviețuirii pe mare, ai companiilor din domeniul industriei petroliere de offshore, precum

și producători de echipamente specifice din Marea Britanie, Finlanda, Canada, Namibia, Taiwan, Nigeria, Olanda, Belgia, Franța, Islanda, Irlanda, Scoția, România, Bulgaria, Insulele Feroe, Bulgaria, Egipt, Letonia și Lituania.

În cadrul seminarului de siguranță au luat cuvântul nouă vorbitori care au prezentat lucrări pe tema echipamentelor și instrumentelor de pregătire pentru siguranță și supraviețuirea pe mare. La finalul celor două serii de prezentări au fost organizate sesiuni de întrebări și răspunsuri, lucrările seminarului dovedindu-se foarte utile și interesante pentru toți cei prezenți.

Dl. Dan Potrocea, expert consultant în cadrul CERONAV care a prezentat facilitățile și instrumentele de pregătire utilizate în cadrul cursurilor de prevenirea și stingerea incendiilor, precum și cele mai frecvente greșeli întâlnite, greșeli care uneori pot face diferența între viață și moarte.

Lucrarea prezentată de dl. Pekka Eskelinen de la Akela Ltd, Finlanda a adus în prim plan caracteristicile de siguranță care trebuie dezvoltate la simulatoarele specifice de pregătire, în special simulatorul de HUET - Helicopter Underwater Escape Training.

Dl. Abdul Khalique, lector la Academia Maritimă Warsash din Marea Britanie, a scos în evidență încrederea din ce în ce mai redusă a personalului navigant în echipamentele de salvare a vieții pe mare, precum și eforturile depuse de forurile superioare din domeniul navigației de a găsi soluții inovatoare în sensul redobândirii acestei încrederi.

Lucrarea dlui Paolo Danubio de la WOW Company, Belgia, s-a axat pe prezentarea beneficiilor generatorului de valuri, un instrument foarte util în simularea cât mai realistă a condițiilor meteo

pe durata exercițiilor de salvare efectuate în cadrul cursurilor de siguranță și supraviețuire pe mare.

Din partea Bureau Veritas Paris a fost prezent la eveniment dl. Alexis Caraux, Șeful Serviciului de intervenții în caz de urgență din cadrul Direcției Maritime, care a prezentat activitatea Serviciului pe care îl conduce în caz de accident pe mare în urma unor coliziuni, eșuări, incendii, explozii sau alte situații care pun în pericol stabilitatea, integritatea sau manevrabilitatea navei.

Dl. Constantin Gheorghe, Director HSEQ în cadrul GSP - Grup Servicii Petroliere, a făcut o prezentare a activității GSP în ansamblu și a adus la cunoștința celor prezenți obiectivele de instruire pe care GSP și le-a propus.

Cpt. cdor. dr. ing. Octavian Tărăbușă din cadrul Academiei Navale

Mircea cel Bătrân, a prezentat programul ANMB pentru pregătirea pe tot parcursul vieții precum și mijloacele de instruire recent achiziționate în vederea oferirii unor servicii de educație la cele mai înalte standarde.

Dna Gabriela Neagu de la ARSVOM, a prezentat mijloacele de salvare de care se servește ARSVOM în efectuarea intervențiilor de salvare și, pentru a ilustra mai bine activitatea ARSVOM, a prezentat un film realizat în urma exercițiului RODELTA 2009.

În final, dl. Alin Draghici, expert consultant în cadrul CERONAV, a prezentat proiectul de extindere a facilităților de pregătire în vederea oferirii de cursuri pentru personalul ce desfășoară activități la bordul platformelor petroliere.

Ziua de 21 septembrie a fost rezervată vizitelor tehnice: prima,

la baza de instruire și centrul de simulare CERONAV și a doua la centrul de pregătire al GSP. Participanții la eveniment au fost plăcut impresionați de facilitățile de instruire de care beneficiază atât CERONAV cât și GSP, precum și de oportunitățile de dezvoltare ulterioară.

Spectrul larg de cunoștințe acumulat de membrii IASST din diverse domenii a fost îmbogățit cu ocazia celei de-a 57-a sesiuni a seminarului internațional organizat la Constanța, fapt ce permite Asociației să ofere o capacitate de expertiză unică în domeniul echipamentelor de siguranță și salvare dar și al tehnicilor de pregătire în domeniul siguranței și supraviețuirii.



Intrată pe pământurile țării noastre ca printr-un monumental arc de triumf, prin defileul Cazanelor, Dunărea o părăsește prin uriașul, somptuosul, mirificul evantai al deltei. (Geo Bogza)

## Ziua Dunării

După naștere, Dunărea e germană. În Europa este întrecută în lungime doar de Volga, dar cu toate acestea a fost numită de Napoleon *regele fluviilor Europei*. Dunărea este prin excelență fluviul Europei centrale pe care o traversează de la un capăt la altul. Este deopotrivă un fluviu alpin, carpatic, dinaric, balcanic, dar și fluviu de câmpie, panonic sau pontic. Pe malurile sale au trăit, s-au dezvoltat și au venit în contact toate marile grupări etnice ale Europei: popoare germanice, slave, romanice, fiecare cu propriile civilizații. Toate marile imperii ale epocilor istorice, cu existența lor efemeră, s-au întâlnit ori au luat ființă în bazinul Dunării, într-o mare instabilitate politică.

*Dunărea este mai mult decât un fluviu. Oamenii care trăiesc în localitățile situate de-a lungul lui și al afluenților săi sunt legați unul de celălalt prin apartenența la acest mare bazin hidrografic.*

Cu 16 ani în urmă (29 iunie 1994), 11 dintre statele situate în Bazinul Dunării (Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Germania, Ungaria, Moldova, România, Slovacia, Slovenia și Ucraina) și Comisia Europeană au semnat la Sofia Convenția privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea. Ulterior, Convenția a fost semnată de Bosnia și Herțegovina, precum și de Serbia. Muntenegru era în proces de ratificare a Convenției. Convenția oferă cadrul legal de cooperare

pentru asigurarea protecției apei și resurselor ecologice, precum și pentru utilizarea lor durabilă în bazinul hidrografic al Dunării. Fluviul reprezintă o sursă importantă pentru alimentarea cu apă potabilă, apă pentru irigații și industrie pentru cele 81 de milioane de oameni din această regiune.

## Danube Box

Conștientizarea publicului privind necesitatea protejării Dunării și a afluenților este esențială pentru eforturile de conservare a acestuia, desfășurate la nivel național și regional. Mărturie în acest sens stă un amplu proiect educativ în domeniul protecției apelor, denumit *Danube Box*, lansat în țările dunărene de Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) și conceput ca un instrument pentru uzul profesorilor, în procesul de educație a copiilor de școala generală. Proiectul, care a fost lansat oficial la București, în ziua de 29 iunie 2008, are un rol deosebit pentru informarea și educarea copiilor privind apartenența la valorile și tradițiile spațiului dunărean, precum și conștientizarea acestora în ceea ce privește necesitatea protejării și conservării ecosistemului acvatic al acestui bazin hidrografic. *Danube Box* a fost deja tradus și adaptat, cu titlul *Cartea Dunării Albastre*, de Asociațiile *Salvați Dunărea și Delta* și *Mai Mult Verde*, cu sprijinul Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile, iar pe viitor va fi implementat în școli cu sprijinul Ministerului Educației.

© Stavrositu Iuliana

## În date seci

Dunărea, al doilea mare fluviu al Europei, atât ca lungime (2857 km) cât și ca debit (aprox. 5600 m<sup>3</sup>/sec la intrarea în România), reprezintă o adevărată axă a Europei Centrale. Izvorăște din Munții Pădurea Neagră din Germania prin 2 izvoare (Breghe și Brigach) și se varsă în Marea Neagră prin cele 3 brațe: Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe. În drumul său, străbate teritoriul a 10 țări (Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina) și 4 capitale (Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad). Fluviul are cel mai internațional bazin din lume fiind împărțit de 19 state: Albania, Austria, Bosnia-Herțegovina, Bulgaria, Croația, Cehia, Germania, Ungaria, Italia, Macedonia, Moldova, Polonia, România, Serbia, Muntenegru, Slovacia, Slovenia, Elveția și Ucraina și măsoară aproximativ 1 milion km<sup>2</sup>. Principalii afluenți ai Dunării sunt: Tisa, Sava, Inn, MORA, Drava, Olt, Siret, Prut.

În România, fluviul parcurge 5 regiuni, 13 județe în cadrul cărora se află 25 de municipii și 56 de orașe, poli de creștere, respectiv București, Constanța și Craiova sau poli de dezvoltare urbană: Brăila și Galați. Există 7 parcuri naționale în regiunea străbătută de Dunărea în România.

97% din suprafața României este situată în bazinul hidrografic al Dunării, ceea ce reprezintă 29% din suprafața bazinului Dunării, fiind țara cu cea mai mare suprafață în bazinul Dunării. De asemenea 44% din lungimea Dunării și a brațelor secundare (1650 km) se află pe teritoriul României. Delta Dunării este cea mai mare zonă protejată a Europei.

**Cristina MIHALAȘCU**  
Căpitan de port Gr. I  
Liga Navală Română Filiala Galați

## Strategia UE pentru Dunărea văzută din Parlamentul European



*Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării ar putea fi compromisă de lipsa unor fonduri speciale alocate țărilor din această zonă, declară europarlamentarul Petru Luhan. Principala problemă în implementarea Strategiei este că documentul nu prevede alocarea de fonduri speciale, dedicate proiectelor ce se vor subsuma acestei Strategii. Comisia recomandă să fie utilizate fondurile deja puse la dispoziția statelor membre prin intermediul programelor de cooperare teritorială, dar aceste fonduri trebuie să fie utilizate în scopurile pentru care au fost planificate. Trebuie să găsim și alte surse de finanțare, la nivel european. Voi încerca să găesc soluții alături de ceilalți colegi din grupul PPE al Parlamentului European.*

Pe modelul strategiei privind Marea Baltică, Consiliul UE a solicitat în iunie 2009 Comisiei Europene elaborarea Strategiei UE privind Dunărea. Sunt vizate 14 state, 8 membre ale UE și 6 nu. Demersul a început având în vedere 3 piloni: îmbunătățirea conectivității și a sistemelor de comunicare, conservarea mediului și prevenirea dezastrelor naturale, valorificarea potențialului de dezvoltare economico-socială a zonei.

Parlamentul European a salutat solicitarea Consiliului și demersurile inițiate de Comisia Europeană și a adoptat Rezoluția prin care au fost prezentate punctele de vedere ale membrilor PE și direcțiile în care trebuie să se canalizeze debaterile și consultările. S-a avut în vedere rolul acestei regiuni în dezvoltarea economică, socială și teritorială a spațiului european, dar și realizarea unui cadru compatibil de colaborare cu statele din zonă, state membre sau nu ale Uniunii Europene, dar care pot interveni în buna evoluție a zonei



Petru LUHAN

Dunării. În cadrul Parlamentului European s-a apreciat că această colaborare este esențială pentru obținerea unui efect unitar, având în vedere aspecte cum ar fi poluarea apei, ce nu are granițe.

Însă, responsabilitatea implementării acestei strategii nu revine unei instituții speciale. *Cred că abordarea macro-regiunii Dunării este o provocare atât pentru Comisia Europeană cât și pentru autoritățile locale și regionale, consideră Petru Luhan. „Este un caz fără precedent având în vedere dimensiunea extinsă a acestei macro-regiuni, diversitatea nivelurilor de dezvoltare economică și socială, precum și diferențele instituționale. Vom discuta cu experții Comisiei, pentru a identifica împreună soluțiile existente, pentru că altfel va fi extrem de greu să se atingă obiectivele pe care le propune Strategia.”*

Bun, dar cine și ce beneficii are de pe urma acestei strategii? Răspunsul l-a dat tot europarlamentarul român.

*Cetățenii din statele vizate - Germania (anumite regiuni), Austria, Slovacia, Cehia, Ungaria, Slovenia, Croația, Serbia, Bosnia și Herțegovina, Muntenegru, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina (anumite regiuni). Beneficiile se vor regăsi în dezvoltarea economică și socială, integrată, a zonei, mediu curat și bunăstarea indivizilor.*

#### **România ar putea obține beneficii importante din Strategia Dunării**

*Strategia UE pentru regiunea Dunării este un nou instrument de cooperare în cadrul UE. România poate obține beneficii importante din Strategia Dunării. Dintre statele dunărene, țara noastră deține cea mai mare suprafață din bazinul Dunării și sectorul cel mai lung al fluviului. Am cerut Comisiei Europene să fie alocate fonduri suplimentare pentru prioritățile*

*ce vor fi stabilite în cadrul Strategiei UE privind Dunărea din fondurile structurale, a declarat Petru Luhan, în cadrul discuțiilor purtate în cadrul Comisiei pentru Dezvoltare Regională.*

Potrivit Comisiei Europene, o sumă considerabilă de fonduri este deja alocată regiunii Dunării prin intermediul numeroaselor programe de finanțare ale UE (aproximativ 100 de miliarde de euro prin Fondurile Structurale 2007-2013). Sunt disponibile, de asemenea, alte surse de finanțare, prin intermediul instituțiilor de finanțare internaționale (Banca Europeană de Investiții: 30 de miliarde de euro), autoritățile naționale, regionale și locale. Strategia UE pri-

vind regiunea Dunării își propune să acționeze în direcția alinierii fondurilor existente la obiectivele pe care aceasta le-a stabilit.

#### **UE trebuie să sprijine Regiunea Dunării pentru creșterea valorii sale economice**

*Strategia trebuie să aducă beneficii concrete pentru cetățenii europeni, care au nevoie de creșterea valorii economice a regiunii, utilizarea Dunării ca sursă de energie și valorificarea potențialului în transporturi. Protecția biodiversității, protecția cetățenilor, lupta împotriva crimei organizate, prevenirea traficului uman și a bunurilor, alături de diversitatea culturală sau dezvoltarea*

*potențialului turistic trebuie să fie priorități ale documentului strategic european. UE trebuie să sprijine Regiunea Dunării pentru creșterea valorii sale economice, a mai spus Petru Luhan, care a participat la evenimentele organizate de Comisia Europeană la Ulm, Budapesta, Constanța și Wachau, unde au fost analizate elementele Strategiei.*

Pe parcursul anului 2010 au fost organizate mai multe dezbateri publice, iar la sfârșitul anului, CE trebuie să prezinte versiunea finală a Strategiei.



## Strategia UE pentru Dunăre văzută din România

Ministerul Afacerilor Externe prezintă pe situl său Strategia UE pentru regiunea Dunării. Documentul pentru consultare publică este structurat în 6 capitole mari, unele, la rândul lor, cu multe subcapitole. Iată câteva date cuprinse în amplul material de prezentare.

Regiunea Dunării are un potențial de creștere economică insuficient exploatat. Fiind declarată parte a Coridorului pan-european de transport VII al UE, Dunărea reprezintă o cale navigabilă semnificativă, care face legătura, prin rețeaua Rhine-Main-Dunăre, între portul Constanța, centrele industriale din vestul Europei și portul Rotterdam. Bazinul largit al Dunării cuprinde state și regiuni care ar putea beneficia în viitor de ac-

cesul direct la Marea Neagră, iar importanța conectării UE cu regiunea extinsă a Caucazului și Asiei Centrale a fost deja semnificativ consimțită de Sinergia Mării Negre.

**Strategia UE pentru Dunăre va trebui să pună în valoare noi tehnologii astfel încât Dunărea să devină o magistrală fluvială modernă care va dispune de sisteme inteligente bazate pe cele mai noi cunoștințe științifice și care vor fi capabile să protejeze eficient mediul ambiant și ecosistemele existente.**

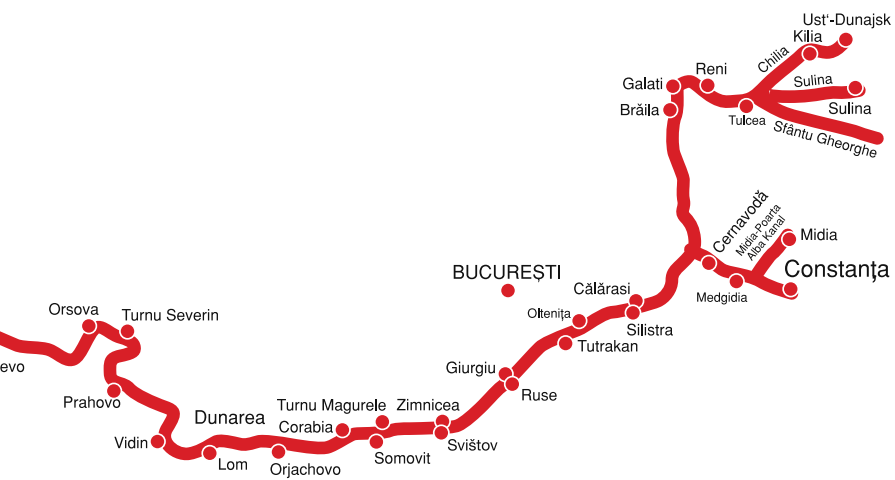
Valoarea adăugată a Strategiei va consta în întărirea cooperării interregionale, transfrontaliere și transnaționale, precum și în capi-

talizarea numeroaselor inițiative și proiecte disparate care au fost deja inițiate sau care sunt în curs de implementare în regiunea Dunării.

#### **Interesul României**

Obiectivele urmărite de România prin participarea la elaborarea Strategiei UE pentru regiunea Dunării sunt:

- O regiune dunăreană dinamică, competitivă și prosperă;
- Crearea unor sisteme integrate de transport și monitorizare a protecției mediului bazate pe noi tehnologii;
- Ape mai curate, protejarea biodiversității, combaterea poluării transfrontaliere și reducerea riscului de inundații;
- Îmbunătățirea capacității admi-



nistrative, stimularea schimburilor culturale și a contactelor *people to people*.

Conform documentului, regiunea dunăreană românească poate fi dezvoltată pe patru mari direcții:

1. Crearea condițiilor de dezvoltare socio-economică;
2. Dezvoltarea spațială axată pe facilități și accesibilitatea regiunilor;
3. Dezvoltarea sistemului policentric de rețele de localități;
4. Asigurarea și monitorizarea protecției mediului.

#### 10 Priorități ale României

Documentul prezentat de Ministerul Afacerilor Externe identifică 10 priorități pe care le are țara noastră:

##### 1. Transport

Dunărea trebuie să devină o adevărată magistrală fluvială modernă, cu o infrastructură bazată pe noi tehnologii și sisteme integrate de transport, gestiune, monitorizare și informare.

##### 2. Societatea informațională

Astăzi nu se poate dezvolta nici un sistem integrat fără ca acesta să aibă la bază un sistem informațional inteligent. Valorificarea potențialului tehnologiilor infor-

maționale și de comunicații (TIC) și aplicarea acestora în sectorul public (administrație) și cel privat (cetățeni, întreprinderi) reprezintă o condiție *sine qua non* pentru dezvoltarea unei adevărate magistrale moderne fluviale.

##### 3. Energie

Potențialul energetic al Dunării și regiunii învecinate este considerabil. Dezvoltarea capacităților energetice în bazinul Dunării, indiferent de forma de producere a energiei (hidro, nucleară, combustibili fosili, solară, alte forme de energie regenerabilă) trebuie să se bazeze pe o analiză atentă a realizării unui mix optim din toate punctele de vedere pentru ca mediul să fie protejat, precum și a consecințelor acestor dezvoltări.

##### 4. Protecția mediului

Toate investițiile ce vor fi realizate în bazinul dunărean trebuie să fie sisteme de tip inteligent bazate pe cele mai noi dezvoltări științifice și tehnologice și în care protecția mediului este inclusă încă din faza de proiectare a sistemelor (green knowledge intelligent systems).

##### 5. Mediul de afaceri

Implicarea mediului de afaceri în dezvoltarea proiectelor legate de Strategia UE privind regiunea dunăreană este esențială. Există

un potențial extraordinar de susținere a întreprinderilor mici și mijlocii în diverse domenii conexe legate de dezvoltarea durabilă a macro-regiunii dunărene.

#### 6. Educație și cercetare

Există o largă recunoaștere a faptului că educația reprezintă un factor strategic pentru o dezvoltare durabilă prin contribuția sa esențială la dezvoltarea capitalului uman.

#### 7. Cultură

Fluviul Dunărea constituie un important catalizator al creativității și al dialogului intercultural. Cultura și protejarea patrimoniului național ar putea constitui astfel o importantă arie de cooperare, facilitând schimburile dintre experți și inițiativele de parteneriat.

#### 8. Turism

O prioritate în regiunea dunăreană românească se consideră că o reprezintă dezvoltarea turismului și valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice prin dezvoltarea infrastructurii specifice și intense acțiuni de promovare.

#### 9. Dezvoltare rurală

Dezvoltarea structurilor hidrotehnice și a celor pentru valorificarea apei de-a lungul bazinului Dunării a fost legată de dezvoltarea economică și implicit de protejarea localităților și a populației.

#### 10. Siguranță, sănătate publică

Extinderea frontierei estice a UE și, implicit, accesul statelor terțe UE la zona maritimă a Dunării, determină un grad sporit de risc la adresa securității și integrității frontierelor comunitare.

MN

## RoRIS River Information Services

#### Conceptul RoRIS

Europa are peste 30.000 km de canale, râuri și fluvii care unesc sute de orașe și zone industriale. Coloana vertebrală a acestei vaste rețele o constituie fluviile Rin și Dunăre. Acestea, împreună cu afluenții lor, fac legătura între un mare număr de porturi în care există acces la alte moduri de transport. În ciuda dimensiunilor sale vaste, această rețea de ape interioare are o imensă capacitate de transport care nu este total exploatată. Transportul pe apele interioare nu reprezintă decât 6% din totalul transporturilor prin mijloace terestre, la nivel european.

Integrarea transportului pe apele interioare într-un lanț de transport industrial modern implică îmbunătățirea serviciilor, creșterea siguranței, a flexibilității și posibilităților de planificare. Toate acestea trebuie să ajungă la un nivel comparabil cu serviciile existente și cu tipul de operațiuni disponibile în momentul de față în transportul rutier.

Confruntată cu o creștere fără precedent a necesităților privind capacitatea de transport și trebuind să facă față unor grave probleme de mediu (poluarea produsă de autovehicule), Comisia Europeană consideră transportul pe apele interioare o alternativă reală și eficientă. Parlamentul European a considerat că realizarea unui sistem performant pentru schimbul de informații pe apele interioare la nivel European constituie un obiectiv foarte important și a

însărcinat Comisia să elaboreze prevederi tehnice unitare în vederea implementării conceptului de *River Information Services*. În acest fel a fost elaborată Directiva 2005/44/EC, numită și *Directiva RIS*, care constituie cadrul legislativ armonizat la nivel European pentru realizarea compatibilității și interoperabilității între diversele sisteme de informații fluviale existente sau în curs de realizare. Directiva RIS a intrat în vigoare la 20 octombrie 2005.

Folosirea tehnologiei informației și a tehnicilor moderne de comunicații poate face transportul pe apele interioare mai sigur, mai eficient, mai adaptat cerințelor de piață și mai ușor de integrat într-un lanț de transport intermodal. Studiile tehnice realizate în cadrul unor proiecte europene (INDRIS, DoRIS, COMPRIS, IRIS) au oferit suportul pentru realizarea standardelor și liniilor directoare pentru RIS.

**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 care respectă standardele Directivei 2005/44/EC. În momentul de față, faza I a proiectului RoRIS este finalizată, urmând ca, în cea de-a II-a fază, sistemul să sufere completări și să fie implementate noi servicii. De aseme-



© Via donau

nea, tot în cadrul fazei a II-a se va realiza interconectarea cu sistemele similare din Austria, Ungaria, Slovacia, Bulgaria sau Serbia.

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 eligibilă este suma 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 de lei și prin contribuția Bugetului de Stat, în proporție de 28,88%, respectiv 12.131.807 de lei.

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

- **Nivelul local** - 32 centre locale - asigură colectarea inițială a datelor de la senzori, recepționarea și transmiterea datelor de la și către diferiți utilizatori și transmiterea de date către următorul nivel, cel regional;

- **Nivelul regional** - 4 centre regionale - recepționează datele de la nivelul local, filtrează datele duble, transmite datele la 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 II 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 al mesajelor vocale) în tehnologie IP (Internet Protocol). Vehicularea informațiilor între nodurile de comunicații se realizează printr-un furnizor de servicii de telecomunicații extern.

Senzorii folosiți în cadrul sistemului sunt: radar, AIS, CCTV, stații me-

teo. Un sistem de voce VHF per-formant va asigura comunicarea operatorilor din centrele VTS cu navele, el constituind suportul pentru multe dintre serviciile RIS. Aplicațiile suport pentru servicii RIS, dezvoltate în cadrul proiectului vor fi:

- raportarea electronică a voiajelor;
- avize pentru navigatori;
- managementul ecluzărilor;
- statistică trafic nave;
- aplicație înmatriculare/evidență aplicație/bază de date personal navigant aplicație de tip bază de date pentru identificarea navelor (hull database);
- servicii suport pentru reducerea efectelor calamităților (calamity abatement);
- aplicația de monitorizarea a navelor cu mărfurilor periculoase (Dangerous Goods);
- Informare sintetică privind traficul pe ape interioare.

Informații din sistem vor fi transmise în mod constant Poliției de

Frontieră, Administrației Canalului Dunăre - Marea Neagră și Administrației Fluviale a Dunării de Jos. 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. În acest sens se intenționează ca cel puțin următoarele tipuri de date să fie interschimbate cu alte centre RIS din țările dunărene: • informații AIS; • rapoarte electronice (ERI); • informații privind corpul navelor (date pentru identificarea navelor).

În zilele următoare va fi semnat contractul de furnizare cu firma ASESOF, câștigătoarea licitației internaționale pentru atribuirea acestui contract. Firma ASESOF a realizat, în cadrul unui consorțiu, și prima parte a sistemului RoRIS.

**Silviu APOSTOL**  
șef serviciu IT&C, ANR

## a fost odată ... ... începuturile telegrafiei navale

În 1895, Marconi își începe experiențele în domeniul telegrafiei. La sfârșitul anilor 1890, radiotelegrafia era deja pe ambarcațiunile de salvare de la Ramsgate, care au acționat la 2 accidente pe mare. Prin ea s-a transmis minut cu minut de la cursa de iahturi *Cupa Americii* la ziarele din New York. Tot datorită ei, regina văduvă Victoria a primit pe insula Weight 150 de buletine medicale despre prințul de Wales, care își vătămase genunchiul și se restabiea la iahtul regal din apropiere. Radiotelegrafia a ajuns pe prima pagină a ziarelor. În iulie 1910, un



mesaj navă-țarm a dus la arestarea medicului dentist de origine americană dr. Hawley Harvey, care își ucisese soția englezoaică Belle, la Londra. Acesta a fugit în Canada la bordul vasului *Montrose*, însoțit de amanta lui de 27 de ani, Ethel Le Neve, travestită ca *fiul* lui. Observând comportamentul exagerat de afectuos al domnului și domnișorului Robinson comandantul navei a transmis prin telegraf bănuielile sale despre identitatea reală a cuplului, la Scotland Yard. Ca răspuns la

*Marconigramă*, comisarul Walter Dew, s-a ambarcat pe o navă mai rapidă și i-a arestat pe fugari cu puțin timp înainte de a ajunge la Quebec.

În primul război mondial, Marconi a luptat în armata italiană și apoi în marină, inventând un sistem de comunicații, în unde ultracurte, între navele de război. După 1918 s-a concentrat asupra undelor radio ultracurte. Și-a instalat un laborator pe iahtul său *Elettra* și experiențele lui au stat la baza transmisiilor radio la mari distanțe, preocuparea lui principală fiind folosirea radioului pentru comunicare. Marconi a murit la Roma, pe 20 iulie 1937, la 63 de ani. Ca omagiu adus celui a cărui muncă a permis nașterii să vorbească între ele, stațiile radio din întreaga lume au păstrat două minute de tăcere.

**Costică CIOCOIU**  
Comandor (r)

## jurnal de bord din viața Ligii Navale Române



**Consiliul Director Național  
Mamaia, 24 Septembrie 2010**

În ziua de 24 septembrie 2010 a avut loc, la Mamaia, ședința trimestrială a Consiliului Director Național al Ligii Navale Române. Ședința a fost prezidată de președintele Ligii Navale Române, CLC Laurențiu Mironescu. Au participat 22 de persoane, membri ai consiliului și invitați. Filialele au fost reprezentate prin președinți (Brăila, Constanța, Giurgiu, Tulcea, Turnu-Severin) sau împuterniciți. Sucursalele Oltenița și Galați nu au fost prezente.

*Principalele puncte:*

1. Informare privind activitatea Ligii Navale Române în perioada 17 iulie - 24 septembrie 2010 - președintele Ligii Navale Române;
2. Discuții privind funcționarea operativă a Ligii Navale Române. Astfel, se adoptă:
  - Procedurile de lucru pentru Biroul Executiv, Consiliul Director, Adunarea Generală și Secretariat;
  - Formularul cererii de înscriere individuală în LNR, cu acceptarea unei cotizații anuale între 36 și 240 lei;
  - Formularul de înscriere ca membru asociat al Ligii Navale Române (persoană juridică), cu opțiunea unei cotizații anuale de 1.200 - 2.400 lei; calitatea de membru asociat presupune avantaje și facilități;
  - Formularul de abonament la revista Marea Noastră (contravaloarea abonamentului anual 60 lei);
  - Statutul de membru corespondent - statut experimental, validarea statutară la prima adunare

generală - calitate va fi dobândită de persoane care solicită acest lucru, îndeosebi din cauză că în localitatea lor de reședință nu există structuri ale LNR.

3. **Revista Marea Noastră.** S-a discutat: Conjunctura actuală și perspectivele editării revistei Marea Noastră. După prezentarea situației actuale a presei scrise și evoluții semnificative pe plan mondial s-au adoptat următoarele propuneri:

- revista să-și păstreze profilul de organ de presă oficial al Ligii Navale Române;
  - anul 2011 - anul temelor prioritare ale activității Ligii;
  - apariția o dată la 2 luni;
  - creșterea tirajului în raport de cererea rezultată prin abonamente și contracte de difuzare;
  - îmbunătățirea finanțării prin contracte de publicitate și reclamă, sponsorizări și donații;
  - cooptarea în redacția Marea Noastră, în calitate de senior editor, a doamnei Adriana Mironescu; completarea colectivului de consilieri cu doamnele dr. Aurelia Lăpușan și dr. Raluca Petre;
  - completarea colectivului de difuzare;
  - apelarea la firme specializate pentru tehnoredactare și tipărire.
- Adunarea Generală din primul semestru al anului 2011 va fi informată despre impactul deciziilor de mai sus - Contraamiral (r) George Petre.

4. **Dept. Cultură - Tradiții navale.** Prezentarea departamentului și calendarul activităților din acest domeniu propuse pentru trimestrul IV/2010 - Prim-vicepreședinte ing. Ilarion Barbu.

5. **Strategia de promovare a Ligii Navale Române.** În cadrul strategiei de promovare a brandului Liga Navală Română se stabilește ca:

- abordarea unitară a imaginii Ligii Navale Române;
- încurajarea activităților promoționale ale filialelor;

- materialele promoționale, tipărituri sau obiecte cu simbolurile asociației, realizate de Consiliul Director Național sau filiale să fie supuse avizării conducerii operative a Ligii.

- S-a discutat pe larg și problema realizării Calendarului Ligii Navale Române pentru anul 2011.

6. **Discuții privind situația financiară.** Președintele Ligii Navale Române aduce la cunoștința membrilor Consiliului Director Național situația la zi a veniturilor și cheltuielilor Ligii Navale Române. Se adoptă:

- repararea sediului Ligii Navale Române din Șoseaua Griviței 121, București, în limita unui parcurs bugetar favorabil;
- înființarea burselor Ligii Navale Române în cadrul Academiei Navale Mircea cel Bătrân: acordarea a 2 burse anuale pentru anul academic 2010 - 2011;
- numirea domnului vice-președinte Florin Gusman ca responsabil financiar-contabil;

7. **Propunerile Ligii Navale Române pentru avansarea în grad** a unor militari în rezervă și retragere, membri ai LNR. Se adoptă propunerile centralizate de dl secretar general Ioan Dumitrescu.

8. **Vizită în simulatorul de navigație la CERONAV Constanța**



**Burse LNR pentru studenți marinari eminenți**

În ziua de 4 octombrie 2010, la Academia Navală Mircea cel Bătrân a avut loc festivitatea de deschidere a anului universitar 2010-2011. Luând cuvântul cu acest prilej, președintele Ligii Navale Române a rostit o interesantă alocuțiune. Clc Laurențiu Mironescu a adresat mesajul din partea primei asociații neguvernamentale înființate în România acum 82 de ani al cărei scop este

promovarea intereselor maritime și fluviale ale țării noastre. În continuare a arătat că, deși situația transporturilor noastre navale este în dificultate, deținem un element de mare valoare. Este vorba de resursele umane, de faptul că peste 35000 de navigatori români dovedesc înalt profesionalism străbătând mările și oceanele lumii, iar în jur de 10000 navigă pe Dunăre. Avem datoria, a accentuat președintele LNR, să nu pierdem acest potențial extraordinar. În acest scop se pot afirma din plin instituțiile de învățământ de marină, în rândul cărora Academia Navală are un rol important. Spre a stimula pregătirea la un nivel superior a studenților, Liga Navală Română va acorda anual două burse, după criteriile precise, în valoare de câte 250 de lei lunar, pe perioada anului școlar.

lată și numărul bobocilor. La Universitatea Maritimă Constanța au început școala 800 de tineri, La Academia Navală Mircea cel Bătrân, 462 din care 39 la Marina militară (între care 3 fete) și 423 la Marina civilă.

Petre GEORGESCU



**Filiala LNR Constanta comemorează eroii marinei căzuți la datorie în Delta Dunării**

În perioada 16-18 septembrie 2010, cu sprijinul Statului Major al Forțelor Navale, Liga Navală Română - filiala Constanța, a organizat și susținut o serie de manifestări menite să readucă în memoria colectivă evenimente importante și fapte de eroism petrecute în Delta Dunării, care, de-a lungul timpului, au marcat Istoria Marinei noastre și, implicit, pe cea a României. Inițiativa s-a concretizat prin susținerea unor simpozioane la Tulcea și Sulina, slujbe de pomenire și depuneri de coroane de flori la Cimitirul

Eroilor și la Monumentul Eroilor Marinari din Sulina. Au participat membri ai Ligii din Constanța, Tulcea și Sulina, reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale, elevi, cetățeni din cele două orașe. La toate manifestările a fost prezent președintele Ligii Navale, clc Laurențiu Mironescu.

**Simpozioane la Tulcea și la Sulina pentru cinstirea memoriei eroilor marinari**

Trei doctori în științe istorice și un amiral au evocat faptele de arme săvârșite de marinari în trecutele războaie, pe apele și meleagurile Deltei. Era mijloc de septembrie 2010. La Tulcea, la Cercul Militar. La Sulina, în sala de conferințe a Primăriei.

Primul vorbitor, căpitanul comandor conf. univ. dr. Olimpiu Glodarenco, directorul Muzeului Marinei Române, într-un discurs bine articulat, a subliniat că în anii de început ai Flotei, în octombrie 1860, pe marginea Deltei, la Izmail, s-a instalat comandamentul forțelor navale, al marinei militare a statului român modern, înființată acum 150 de ani prin unirea flotei Munteniei cu cea a Moldovei, prin ordinul colonelului Alexandru Ioan Cuza, fost ministru de război la Iași, și acum domnitor al Principatelor Unite.

*Cinstim astăzi, aici, memoria eroilor Marinei care au luptat în timpul celor două conflagrații mondiale în Deltă - și-a început expunerea contraamiralul (r) George Petre. Acesta a avut două abordări diferite la cele două simpozioane.*

La Tulcea, având în atenție că în sală se aflau mai mulți ofițeri și maiștri militari de marină, a făcut câteva considerații operative despre luptele pe Dunăre în Primul Război Mondial, despre rolul deosebit al Deltei în adăpostirea navelor militare și civile atunci când linia frontului era la Galați și în sus

pe Siret și pe brațul Sfântu Gheorghe. Fapte de arme deosebite au săvârșit marinarii în confruntarea dintre navele noastre și artileria inamică de pe dealurile Tulcei. În aceste lupte și în urma atacurilor aviației germane asupra navelor de la Chilia Veche și-au pierdut viața mai mulți marinari. A vorbit apoi despre aspecte mai puțin cunoscute ale confruntărilor dintre marinarii noștri și foștii aliați, marinarii ruși, lupte purtate în special la Vâlcov și Periprava, după revoluția bolșevică din octombrie 1917.

La Sulina, asistența fiind formată din intelectuali localnici și relativ mulți tineri, contraamiralul a evocat eroismul marinarilor, pomenind numele și faptele eroilor: soldat Duță Teodor, de pe remorcherul militar *Sella*, soldații Cadrea Petrache, Mihai Z. Mihai, Popărcă Ioan, sergentul Luca Vasile, toți patru din echipajul monitorului *Lascăr Catargiu*, locotenentul Alexandrescu Ioan, locotenentul Vărtosu Constantin și plutonierul major Marinescu Nedelea, aflați în misiune cu șalupa canonieră *Smârdan*, care a fost incendiată și s-a scufundat, soldatul Dedu Nicolae, din Detașamentul Sulina, caporalul Brebeanu Gheorghe, tunar pe canoniera *Siretul* și soldatul Rucu Cristache, de pe aceeași navă, soldatul Mărgeanu Ioan, soldatul Pană Ilie, soldatul Mihăilescu Constantin.

Comandorul dr. Ioan Damaschin, autor de cărți despre participarea Marinei noastre la a doua conflagrație mondială, a făcut o expunere riguros științifică despre luptele din Marea Neagră și de pe Dunăre din perioada 1940-1944. Solicitat să prezinte acțiunile de luptă din Deltă și eroii Marinei din acțiunile care au avut loc în aceste locuri, ne-a oferit situația ce urmează. *În Delta Dunării s-au desfășurat circa 39 de acțiuni de luptă începând cu punerea în aplicare a prevederilor Ultimatu-*

*mului sovietic din 26 iunie 1940, în urma cărora sovieticii au ocupat abuziv șapte ostroave. La 2 ianuarie 1941 a fost respins un atac al navelor fluviale sovietice care încercau să pătrundă pe canalul Sulina, iar la 11 ianuarie, în timp ce participa la instalarea unui baraj de mine, canoniera Remus Lepri s-a scufundat. Un marinar a murit și alți doi au fost răniți.*

*La 25 iunie 1941 a murit în luptă primul marinar din Detașamentul Tactic Sulina - soldatul Cojocaru Ilie. La 28 iunie același an au murit nu mai puțin de 12 marinari prin scufundarea șlepuului MR-2, iar în ziua următoare alți 6 gradați și soldați și-au pierdut viața pe monitorul Lascăr Catargiu. Alte pierderi notabile la fluviu: monitorul Lahovary - la 16 aprilie 1944, și-au pierdut viața 10 marinari printre care serg. maj. Florea Grigore și sergentul Puia Marin. După 23 august 1944 au fost scufundate de aviația sovietică, pe brațul Chilia, două monitoare românești.*

Despre garnizoana de marină Sulina a prezentat o interesantă sinteză a unui studiu științific personal dr. Carmen Atanasiu, vicepreședinte al filialei Constanța a LNR. Au fost ani când garnizoana a avut și un important rol politic, nu doar militar, când la gurile Dunării se intersectau interesele mai multor puteri străine.

Simpozioanele au fost moderate de contraamiralul de flotilă (r) dr. Aurel Constantin, președintele filialei Constanța a LNR.

**Filmul activităților de la Sulina.**

*Echipajul leneriștilor ajunge la Europolis la bordul unei nave fluviale. Argonautii de ocazie, au admirat pe timpul deplasării, într-o splendidă zi de septembrie, colțul de rai acvatic care este Delta. În cea de a doua zi a expediției, însoții de primarul orașului,*

domnul Aurel Dimitriu, membru al LNR, ne îndreptăm spre cimitirul orașului Sulina. Aici au avut loc monumente emoționante la care au luat parte elevi, tineri din Detașamentul Sulina de Cercetași Marini conduși de Ilinca Mihăilă, vicepreședintele filialei locale a LNR. În cimitirul Eroilor s-a oficiat o slujbă de pomenire și s-au depus coroane de flori. Ceremonia s-a repetat la mormântul locotenent-colonelului de marină Mihail Drăghicescu, fost șef de stat major al Flotei Române și autor al valoroasei lucrări cu caracter enciclopedic *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la Mare și pe coastele Mărei de la Varna la Odesa* (1895). Despre activitatea de marinar și cărturar a ofițerului a vorbit contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR. În final, la mormânt a fost depusă o jerbă de flori.

Aceste momente au fost urmate de altele, la fel de impresionante, trăite, de această dată, în centrul orașului Sulina, pe faleză, la Monumentul Eroilor Marinari, ridicat din inițiativa Ligii Navale Române, a viceamiralului Victor Bogdan, care era președinte al LNR, de primăria localității. După momentul solemn al intonării Imnului național, căpitanul-comandor dr. Olimpiu Manuel Glodarenco, directorul Muzeului Marinei Române, a vorbit despre scopul activității desfășurate la Sulina, aflată deja la a șasea ediție; prima a avut loc în anul 1999. În continuare, căpitan-comandorul Ion Gavrilă a dat citire Mesajului șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral dr. Aurel Popa. Apoi a luat cuvântul CLC Laurențiu Mironescu, președintele LNR, care a subliniat importanța momentului și a acestui gen de activități.

A urmat o slujbă de pomenire și un Te Deum pentru Eroii Marinari. În acordurile Imnului Eroilor au depus coroane de flori: Primăria Sulina, Statul Major al Forțelor Na-

vale, Liga Navală Română, detașamentul de Cercetași Marini.

Liga Navală Română mulțumește tuturor celor care au contribuit la reușita manifestărilor și, nu în ultimul rând, primarului orașului Sulina, domnul Aurel Dimitriu, care a susținut și a fost prezent la toate activitățile desfășurate în orașul pe care îl gospodărește. Filiala constănțeană a Ligii, organizatoarea manifestării s-a bucurat de sprijinul acordat de sursele LNR din Tulcea și Sulina, de președinții acestora, comandorul (r) Ion Zaharia și căpitanul de port Dănuț Chiriac.

dr. Carmen ATANASIU  
Petre GEORGESCU



**Salon de artă itinerant - turul orașelor porturi**

După ce a poposit în șapte orașe-porturi Salonul a ajuns în Capitală. La 25 septembrie 2010, în Holul de Onoare al Muzeului Militar Național (MMN) a avut loc vernisajul Salonului Național de Artă Plastică *Atitudini contemporane. Orașe porturi*, ediția a III-a 2010, etapa a VIII-a. Au fost două locații în incinta Muzeului Militar Național: holul de onoare și pavilionul colecții. Organizatori: Uniunea Artiștilor Plastici din România - UAPR, Liga Navală Română - LNR, Statul Major al Forțelor Navale - SMFN și Muzeul Militar Național.

Curator: pictorul Dan Tudor Truică, autor al afișului și al catalogului expoziției care s-a organizat în cinstea sărbătoririi a 150 de ani de la înființarea marinei militare a statului român modern - 22 octombrie și a Zilei Armatei României - 25 octombrie. Nu mai puțin de 85 de artiști plastici au prezentat 130 de lucrări. Majoritatea artiștilor erau din România, dar și din Canada, Italia, Republica Moldova.

Sponsor principal a fost Fan Courier Romania (dl. Felix Pătrășcanu). O contribuție deosebită la buna organizare a manifestării au adus-o domni: ing. Florin Gusman, vicepreședinte LNR și Laurențiu Macarie, suflet al întregii acțiuni, începută la 14 mai și încheiată la 25 octombrie, desfășurată în șapte orașe-porturi și anume, Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu, Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea, Sulina și finalizată la București. La vernisajul din Capitală, de la Muzeul Militar Național, au luat cuvântul domni: lt. col. Constantin Lupu, directorul instituției; cdor (r) Florea Ionescu, președintele filialei LNR București; pictor Dan Tudor Truică, curatorul expoziției; sculptor Laurențiu Macarie, organizator. Departamentul 5 - cultură/tradiții navale a fost reprezentat de membrii acestuia: ing. Mircea Popescu; prof. Arta Marina și ing. Ilarion Barbu.

Despre debutul acestui turneu cultural domnul ing. dr. Mihai Ghi-ba, președintele filialei LNR Dro-beta Turnu-Severin ne-a spus că în perioada 14 mai - 4 iunie, LNR București împreună cu LNR Dro-beta-Turnu Severin și cu Muzeul de Artă din localitate au prezentat unui număr mare de vizitatori Salonul național de artă plastică *Atitudini contemporane* - Orașe porturi.

#### Orașe-porturi Escala a 2-a: Giurgiu

După esca la inaugurală de la Dro-beta-Turnu Severin, cea de-a doua a avut loc la Giurgiu. Evenimentul de la Giurgiu s-a desfășurat, începând cu ziua de 7 iunie 2010, în două locații și anume la Muzeul Județean *Teohari Antonescu* (fosta prefectură a județului Vlașca - 1934), obiectiv aflat în Parcul Alei, marcat de 23 de busturi de eroi ai Războiului de Independență și la Centrul Cultural *Ion Vinea* (primul gimnaziu al orașului Giurgiu - 1869), aflat în vecinătatea Muzeului Județean. În cele două expoziții de artă plastică și-au expus lucrările 80 de artiști tineri, dintre cei 100 care s-au prezentat la selecție. La vernisaj au rostit scurte alocuțiuni doamna Petra Șerbănescu Tănase, din partea gazdelor; ing. Ilarion Barbu, prim-vicepreședinte LNR; cdor (r) Florea Ionescu, președintele filialei LNR București; dl. Dan Truică, inițiatorul și organizatorul Salonului; dl. Laurențiu Macarie, sculptor marinar.

Grație sponsorizării Companiei de Transport Auto de Pasageri FILAR-ET, sponsorizare mediată de cam (r) ing. Ioan Chiril, președinte de onoare al filialei LNR București, 50 de membri și simpatizanți ai filia-

lei capitalei au făcut deplasarea în orașul port de la Dunăre, unde s-a vizitat și obiectivul portuar. A fost o zi frumoasă, aseasonată cu un protocol corespunzător, cu șarje marinărești și melodii pe măsură, în care s-au angrenat mulți dintre cei prezenți.

**La Constanța**, la 23 iunie, a avut loc la Muzeul Marinei Române, vernisajul expoziției de pictură, sculptură și grafică, organizată în cadrul Slalonului național de arte plastice, care în 2010 are un traseu itinerant prin orașele porturi.

La vernisaj a participat președintele LNR, CLC Laurențiu Mironescu și alți membri ai Consiliului Director Național și ai conducerii filialei Constanța a LNR. Au vorbit căpitan comandorul conf. univ. dr. Olimpiu Glodarencu, directorul Muzeului Marinei Române, prof. univ. dr. Doina Păuleanu, distins critic de artă, directorul Muzeului de Artă din Constanța și Dan Tudor Truică, curatorul Salonului.

Acțiunea a fost sprijinită de filialele LNR din orașele în care a poposit.

ing. Ilarion BARBU  
George PETRESCU

Cîrnu, Secu, Izvoru Alb, Buhalnița și Hangu. *Să ne reamintim cu toții de cei ce au plecat dintre noi, în urma luării pământeste în urmă cu 50 de ani, în contra voinței lor. Nu întâmplător o parte din oamenii de astăzi, ce viețuiesc în satele de pe munții de lângă lac și care au în minte vremurile de atunci, refuză să privească spre apă. Iar dacă o fac, ei văd biseri-*

*...cile în care au fost botezați sau cununăți, văd mormintele moșilor și strămoșilor, livezile și casele lor, cu alte cuvinte, tot trecutul lor. De aceea acum, la jumătate de secol, să ne închinăm tuturor celor ce au părăsit cele pământeste cu voia ori fără voia lor, dar în urma unor suferinți, fie că au fost deținuți politici, intelectuali, ori țărani și gospodari ai locului. Să ne închinăm, să-i pomenim și să ne rugăm pentru iertarea lor de păcate, avea să spună preotul Dăscălescu, în cuvântul său închinat momentului de înaltă trăire emoțională. În dialogul purtat cu o parte dintre participanții la momentele de comemorare a trecutului am mai aflat că până și astăzi, prin surparea unor maluri, ies la vedere oseminte ale morților din cimitirile satului de pe fundul apei. Când se surpă malul în zona*



*Buhalnița, ies la iveală, parcă anume pentru a nu-i uita, oseminte ale strămoșilor, îngropate cândva în cimitirul situat în margine de ape. Iar preotul Dăscălescu își amintește cum un pescar dând peste un potir, pierdut în graba strămutării, l-a dus la biserică, loc unde se află și astăzi.*

Revenind la întregul ritual creștinesc închinat morților și bisericilor, foste cândva în vatră de sat, după momentele de pomenire

a fost slobozit apei câte un colac cu lumânare aprinsă. Bisericii din Hangu, ce a avut atunci soarta cea mai crudă, i s-a închinat un moment ce a stârnit emoții crescute tuturor celor prezenți la ceremonial. Pe lângă colacul și lumânarea aprinsă întru iluminare dumnezeiască a morților, a fost dată la apă și o coroană de flori, toate spre veșnicia sufletelor celor trecuți în altă lume. De reținut că ideea ofierii unei astfel de pomeniri a morților a avut-o Octavian Gheorghiu, directorul general al Căpitaniei Zonale Galați, idee la care au subscris și reprezentanții Autorității Navale Române, Căpitania Portului Bicz, conducerea firmei Moldoturism, precum și unii oameni de afaceri ale căror preocupări sunt legate de apa lacului. Nu întâmplător, am ținut să aflăm câteva vorbe de la cel

*realitate cu prilejul acestei mari sărbători creștine, Nașterea Sfântului Ioan Botezătorul, a spus Octavian Gheorghiu, șeful Căpitaniei Zonale Galați.*

Privind aspectul dramatic al construcției barajului și, de aici, acela al strămutării oamenilor din zonă, ar fi de adăugat faptul că 18.760 de suflete au fost nevoite să ia drumul bejeniei, 2.291 de gospodării să fie acoperite de apă, iar 33 de sate, cu tot atâtea biserici și cimitire, să dispară pentru totdeauna de pe fața pământului.

Printre acestea din urmă, dramatismul cel mai accentuat avea să fie trăit de către hangani odată cu dinamitarea bisericii lor la care truseră 30 de ani. Nu întâmplător, atunci oamenii aveau să proorocească un sfârșit pe



ce a pus bazele ideii devenită realitate după jumătate de secol de liniște apăsătoare asupra istoriei zbuciumate a lacului. *De-a lungul timpului am constatat că lucrurile aici în zonă nu se derulează în mod corespunzător și că ceva este în neregulă. Ulterior, la o discuție cu oamenii de aici, am hotărât că trebuie ceva făcut pentru liniștea celor pierduți, ceva prin care să ne plecăm în fața lor și a locurilor de închinăciune înghițite de ape. Așa s-a născut ideea, ea devenind*

măsură lacului, punând, mai apoi, pe seama unui așa-zis blestem al timpului, toate nenorocirile zonei. Odată cu încheierea evenimentului, oamenii s-au luminat, sperând că, în sfârșit, după ceva mai bine de jumătate de secol, peste Valea Muntelui s-a așternut împăcarea cu sine și cu istoria locului a celor de astăzi și a celor de ieri.

Ion ASAVEI

## trebuie făcut ceva pentru liniștea celor pierduți

Vara lui 2010 a însemnat pentru Bicz un eveniment de excepție. După 50 de ani de la zăgăzuirea Bistriței, lăcașurilor de cult dărâmate ori strămutate, precum și celor trecuți în veșnicie ca urmare a evenimentelor de atunci, fie prin neputință în a le supraviețui,

fie prin efortul de nedescris al momentului, li s-a adus prinos de închinăciune, întru iertare de păcate și înălțare de slavă. Preoți din parohiile unor localități limitrofe lacului, avându-l în frunte pe părintele Cristian Dăscălescu, aveau să oficieze pe lângă sfințirea vasului *Reșița*, proaspăt reabilitat conform cerințelor europene și a păstrării apartinând firmei Romavet, slujbe de pomenire a morților desfășurate pe apă în locurile unde, până în anii '50, fuseseră situate bisericile satelor

# liniștea din adâncuri



## A fost inaugurat cel mai modern terminal de GPL din Europa

7 oct. 2010 - Terminalul din portul Midia, ridicat pe un teren viran, are capacitatea de stocare de 4.000 m<sup>3</sup> și ocupă o suprafață totală de 23.900 m<sup>2</sup>. Instalațiile cuprind 10 rezervoare a câte 400 m<sup>3</sup>, rampe de descărcare, pompe de mare productivitate și automatizări.

Terminalul este conectat la calea ferată, rețeaua rutieră și transportul pe apă. Poate încărca 8 vagoane cisternă și 2 autocisterne simultan.

Investiția include o dană de acostare, cu adâncimea de 9,5 m, al cărei cheu are lungimea de 120 m. Ea poate primi nave de 2.500 tdw. Descărcarea este asigurată cu pompe de mare randament, cu un debit de 200- 250 m<sup>3</sup>/h. Instalația este dotată cu recuperatoare de gaze din tancuri, care elimină pierderile de marfă. Terminalul asigură 20 de locuri de muncă.

Valoarea investiției se ridică la circa 15 milioane de euro. Terminalul va fi aprovizionat cu gaze naturale aduse cu precădere din zona Mării Negre (Rusia și Georgia) și va servi piața internă, dar și Europa. Marfa va fi livrată nu doar pe calea ferată ori cu autocisternele, ci și cu barjele specializate, pe canal și Dunăre.

*Este o investiție strategică, într-un domeniu de viitor, a declarat Bogdan IDU, directorul general al societății Octogon Gas & Logistics, cu prilejul festivității de inaugurare.*

## SOS plajele noastre

UE va aloca fonduri în valoare totală de 135 mil. euro pentru reabilitarea plajelor din Mamaia, Constanța și Eforie. Fondurile sunt, în mare parte, nerambursabile. În primă fază, Uniunea Europeană finanțează *Implementarea structurii adecvate de prevenire a riscurilor naturale în zonele cele mai expuse la risc - Reducerea eroziunii costiere*, proiect care se va derula pe o perioadă de 21 luni. Beneficiarul contractului este Administrația Bazinală de Apă Dobrogea - Litoral (ABADL).

Valoarea acestor lucrări este de 27,3 milioane lei cu TVA din care 23 de milioane sunt fonduri nerambursabile. În această fază se va elabora master planul privind protecția și reabilitarea plajelor, se vor angaja serviciile de proiectare a documentațiilor tehnice - economice, se vor face expertize și se vor obține acordurile și autorizațiile de construire. Apoi se vor întocmi documentațiile pentru atribuirea contractelor de achiziții a lucrărilor și echipamentelor. În fazele următoare se vor demara lucrările propriu-zise, investiția totală urmând să ajungă undeva la 135 milioane de euro.

Din 2013, Uniunea Europeană va aloca fonduri pentru demararea proiectelor de reabilitare a plajelor și în sudul litoralului.

## Avem o singură plajă la standarde UE

Litoralul românesc are o singură plajă care respectă standardele europene: cea din nordul stațiunii Mamaia; Bulgaria are 7 plaje marcate cu steagul albastru, ce presupune o demarcare între zonele cu șezlonguri și cele pentru persoanele care folosesc prosopul. În plus, o plajă conformă cu normele UE presupune un anumit număr de coșuri de gunoi raportat la suprafață și o anumită calitate a nisipului.

## Consolidarea falezelor

Lucrările de consolidare a falezelor sunt în plină desfășurare pe mai multe sectoare de pe litoralul românesc: Olimp, Costinești, Tulza și Eforie, valoarea investiției ajungând la aproximativ 55 milioane de euro, fonduri suportate de la bugetul de stat.

## Noi recomandări

16 sept. 2010. Consiliul Europei a formulat mai multe recomandări, printre care și necesitatea monitorizării lucrărilor la Canalul Bistroe din perspectiva efectelor transfrontaliere dăunătoare.

Recomandările au fost prijeluite de reinnoirea distincției de spațiu european protejat acordată Rezervației Biosferei Delta Dunării. România și Ucraina au disensiuni în legătură cu lucrările desfășurate de partea ucraineană la Canalul Bistroe, dosar în care partea română acuză Kievul că nu respectă Convenția Espoo. Plenul Adunării Parlamentare a Consiliului Europei a adoptat, pe 23 iunie 2008, proiectul de recomandare și raportul deputatului constănțean Laurențiu Mironescu, membru al delegației Parlamentului României la APCE, referitor la protecția mediului în regiunea Mării Negre.

De asemenea, a fost adoptat paragraful 12.5 al proiectului de recomandare care cere explicit *oprirea lucrărilor în curs la canalul de navigație Dunăre - Marea Neagră, în zona ucraineană a Dunării* (canalul Bistroe).

## Dan LEAHU

Contraamiral de flotila (r)  
ing. Ilarion BARBU

## 2010 - Anul Navigatorului

Conferința Diplomaților pentru adoptarea reviziilor majore la Convenția Internațională privind Standardele de Pregătire a Navigatorilor, Brevetare / atestare și Efectuare a serviciului de cart, Convenția și Codul STCW, s-a desfășurat anul acesta la Manila, Filipine.

IMO și Conferința au stabilit prin Rezoluția 19/2010, ca data de 25 iunie să fie sărbătorită drept *Day of the Seafarer* și dorește să încurajeze Guvernele, organizațiile și companiile de navigație, armatorii și toate părțile interesate să promoveze Ziua Navigatorului. Secretarul General IMO a subliniat că această propunere are loc în anul 2010 desemnat de IMO ca *Anul navigatorilor*.

Declararea anului 2010 ca Anul Navigatorilor în ultima săptămână din septembrie și a zilei de 25 iunie ca Ziua Navigatorului vine ca o adâncă apreciere și grație, a recunoașterii de către lumea întreagă a tributului plătit navigatorilor.

Reținând datele unui raport IMO, conform căruia încă din 2009 s-a semnalat un deficit de 34.000 ofițeri ce ar putea ajunge la 83.900 în 2012, IMO a lansat campania *Go to sea! - Marea vă cheamă*. Ca urmare, institutele de marină civilă au o răspundere mai mare față de pregătirea noilor generații conform cerințelor de comunicare pe mare.

Navigatorii români imbarcați în majoritate pe nave sub pavilion străin așteaptă cu interes și nerăbdare să vadă modul cum cele 19 rezoluții adoptate de Conferința din 2010 vor satisface cerințele lor pentru o viață mai sigură și fără suprasolicitări psihofizice inutile.

**Dumitru MĂRĂȘESCU**  
CLC, cpt. cdor(r)



*În esența ei, această carte este un tur de forță și oricine o citește n-ar putea fi mai bine informat asupra lumii shipping-ului - Lloyd's List, decembrie 1997.*

Afirmația, făcută în 1997, este mai valabilă astăzi ca oricând. Cartea lui Martin Stopford, aflată la a 3-a ediție, a fost, în mare parte, rescrisă și completată. Respectând structura edițiilor anterioare, perspectiva cărții s-a îmbogățit cu:

- Lecția oferită de istoria celor 5000 de ani de transport derulat pe mare;
- Ciclurile shipping-ului începând cu 1741, comentate și explicate;
- Actualizarea capitolelor referitoare la piețe, costuri în shipping, finanțarea transportului maritim etc.;
- Capitole noi referitoare la geografia comerțului maritim, teoria comerțului, mărfuri specializate;
- Actualizarea capitolelor care tratează construcțiile navale, reciclarea materialelor folosite în construcțiile navale;
- Capitole aprofundate care tratează provocările și erorile analizelor statistice.

Martin Stopford ține prelegeri la Academia Transporturilor din Cambridge și este profesor invitat la Școala de Business Cass, Universitatea Maritimă din Dalian și Școala de Business din Copenhaga.

Poate fi achiziționată din librăriile online (de ex.: [www.amazon.com](http://www.amazon.com))



## 5000 de ani de aventuri maritime

De la cele mai primitive canoe ale vechilor egipteni și până la cele mai avansate tehnologic nave de luptă și de croazieră, cartea oferă un ghid complet, de la detaliile tehnice ale navei până la cei care au navigat cu respectivele ambarcațiuni.

E fascinant să fi alături de marii exploratori care au cartografiat lumea și au făcut noi descoperiri, apoi să afli despre impactul avut de nave și navigație asupra comerțului și industriei precum și despre rolul vital al acestora în conflicte.

De asemenea, poți afla despre navigatul de plăcere și pescuit de-a lungul secolelor pentru că lucrarea prezintă aproape orice tip de navă, de la caravele și galiioane la nave de luptă, yachturi sau nave de croazieră fiind produsă în asociere cu Muzeul Național Maritim din Marea Britanie.

Încă din primele pagini citim despre expansiunea romană, cu o ilustrație reprezentând o reproducere după o metodă a columnei lui Traian, în care împăratul se deplasează pe Dunăre, de la Drobeta, spre locul de bătălie de la Adamclisi.

Cartea a fost pusă la dispoziție, spre informare, de un împătimit al lecturilor interesante - comandorul (r) Virgil Părvu, membru al Consiliului Director al filialei Constanța a LNR.

## O nouă carte de călătorie pe mare „... ȘI NOI AM FOST CU MIRCEA”

În preajma Zilei Marinei Române 2010, *Spiritul Mircea*, spiritul tutelar al marinarilor români, s-a îmbogățit cu o nouă creație literară: o carte de călătorie pe ape, aparținând genului *jurnal de bord*, intitulată suficient de sugestiv „... ȘI NOI AM FOST CU MIRCEA”. Autorul cărții, contraamiral de flotilă (în rezervă) Dan LEAHU, rememorează din perspectiva celor aproape patru decenii care au trecut, marșul Navei Școală *Mircea*, la bordul căreia și-a făcut ucenicia de marinar, în poziția de cadet la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța.

„... ȘI NOI AM FOST CU MIRCEA” dă viață unui veritabil jurnal de bord, ținut de cadetul Dan LEAHU, cu inserții din alte două *jurnale* (tot de bord, la fel de veritabile) aparținând altor doi cadeți, Gheorghe FLORICĂ și moldoveanul Vasile IFTIMESCU, pe timpul marșului de instrucție pe care N.S. *Mircea* l-a efectuat în anul 1971 în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic până în portul marocan Casablanca. Un astfel de marș de instrucție la bordul lui *Mircea*, nu este un *voiaj de plăcere*, așa cum cititorii marinari și nemarinari se vor convinge parcurgând paginile cărții. Autorul a transpus într-o manieră vioaie și tinerească imaginile și trăirile de la bord până la amănunt, ca și cum nava ar fi acostat ieri în portul Constanța.

În abordarea stilului cărții, autorul nu și-a propus să intre în concurs cu alți scriitori consacrați: Jean Bart, Ion Aramă, Radu Theodoru ori Valentin Donici, ca să amintesc doar câțiva dintre autorii de cărți cu și despre *Mircea* care, de-a lungul timpului, la fel de



impresionați, au îmbogățit literatura de călătorie pe ape cu lucrări memorabile despre impresiile trăite la bordul legendarului velier. Este un discurs care *vizualizează* prin limbajul tineresc de cadet și o bogată iconografie, cititorul intrând în acea stare de empatie cu autorul, trăind el însuși, intens, viața și activitățile pe care cadeții le desfășoară la bord, ori *descoperirile* acelor tineri exuberanți în porturile străine vizitate. Ajunși pe puntea navei, cadeții intră în specificul vieții de bord, palpitantă, plină de noutăți, dar mai ales de *frecușuri*, din partea secundului, ori a maștrilor militari, hotărâți să-i scoată, dacă nu chiar *lupi de mare*, măcar marinari bine instruiți. Jargonul marinăresc, pe care autorul nu uită să-l *traducă* pentru neinițiați, îl face pe cititor să se vadă el însuși în postura de *veselar*, *șef de cart*, *observator prova*, să se culce în *hamac* sau să-l depoziteze în *bastingaj*, să urce în arboradă la *verfaforul contragabier* ori la *rândunică*, să acționeze la comanda secundului la *scote mure și fungi*, iar atunci când furtuna se dezlănțuie (căci nu poate fi vorba de un *voiaj* al lui *Mircea* fără cel puțin o *furtună zdravănă*) să simtă *răul de mare* cu *lungi carturi la trombă* (sau să *dea la pește*).

Cu multă generozitate, contraamiralul de flotilă Dan LEAHU acordă în cuprinsul cărții spații semnificative amintirilor din respectivul *voiaj* ale unor colegi. Astfel aflăm că *pe lângă cursuri trebuia să participăm și la întreținerea navei. Cert este faptul că abia acum ne-am dat seama că poezia, Eminescu, prova și chitara veneau doar din literatură. Pentru noi rămăseseră cursurile și viața zilnică la bord, furtunul, peria și rașcheta, alămurile, cărpele și pasta de furbișat* (amintirile unuia dintre cadeți, azi și el contraamiral - Valentin Botezatu). Concluzia (noastră): toți amiralii, cândva, au spălat puntea și au furbișat alămurile lui *Mircea*.

Cartea este recomandată și de o copertă originală, mai mult decât sugestivă, care surprinde ipostaze interesante ale lui *Mircea*, creație incontestabilă a unui veritabil artist fotograf ... chiar soția autorului, Valentina Leahu.

Ioan DAMASCHIN  
Comandor (r) dr

### REDACȚIA

redactor-șef:

c.am (rtg) George I. PETRE

redactori-șef adj.:

c.am fl. (r) Dan LEAHU

cdor dr Marian MOȘNEAGU

senior editor:

Adriana MIRONESCU

redactori:

dr Carmen ATANASIU, ing.

Ilarion BARBU, Dănuț CHIRIAC

(Sulina), ing. Florin GUSMAN,

Petre MARAVELA (Brăila), ing.

Silviu MORARIU, cdor (r) Nicolae

PĂDURARIU, Elena STĂNESCU

secretar de redacție:

Maria GROSU

consilieri:

c.am fl. (rtg) Doru IONESCU

conf. univ. dr Aurelia LĂPUȘAN

lector univ. dr Raluca PETRE

*macheta* (©): *textimage*

*visual editor*: Costel MITU

editor: Liga Navală Română

Incinta Port Constanța, clădire

ANR, etaj 7, camera 76

[t]: 0744.341.187

[t/f]: 0341.431.351; 0241.611.836

[e]: marea\_noastra@yahoo.com

responsabil de număr:

c.am (rtg) George I. PETRE

corectura: prof. Elena STĂNESCU,

prof. Eugenia VĂJIAC



### Albumul Constanța

Printr-un gest elevat și deopotrivă elegant, comandorul (r) Gabriel - Octavian Nicolae, președintele Asociației Filateliștilor *Tomis*, a publicat recent, la Editura Ovidius University Press a Universității Ovidius din Constanța, albumul *Constanța Remember 1895-1945*. Mențiunea elegant se referă atât la formatul și excelențele condiții grafice în care se prezintă albumul cât și la gestul de noblețe de a semna în tandem cu marele și regretatul colecționar constănțean Viorel Ovidiu Lipovan de la care a preluat mare parte din valoroasa sa colecție cartofilă.

Lucrarea prezintă cronologic peste 350 de ilustrate din perioada precizată în titlu, grupate din punct de vedere tematic pe 21 de capitole: Gara Veche - strada Traian, Piața Ovidiu, străzile Ovidiu și Arhiepiscopiei, Regina Elisabeta - primul bulevard al Constanței, Cazinourile, strada Remus Opreanu, Țărnul estic, strada Mircea cel Bătrân și împrejurimile, Bulevardul Tomis - fost Carol I și I. V. Stalin, strada Ștefan cel Mare, Băile de la Vii, Băile comunale din oraș, Plaja Modern, Trenul spre Mamaia, Băile de la Mamaia, Portul, Evenimente, Fotografii-document, O zi

... ca toate zilele la Constanța, Vederi aeriene și Litografii.

Alături de bogăția și acuratețea descrierii cartofile, autorul a inclus prețioase informații de ordin istoric, geografic, economic și edilitar, care conferă albumului un inspirat caracter enciclopedic, semnalat în prefață și de prof. univ. dr Valentin Ciorbea, director al Centrului de Istorie și Civilizație a zonei Mării Negre (sec. XIX-XXI) din cadrul Universității Ovidius: *Volumul ne oferă câștiguri spirituale și științifice. Privitorul obișnuit va parcurge și va deține o adevărată expoziție a Constanței de altădată, va admira imaginile vechilor clădiri și edificii. Pasionaților de cartofilie, albumul le oferă informații de mare valoare, stimulative și clarificatoare pentru preocupările lor. Istoricii orașului Constanța vor aprecia valoarea documentară excepțională a lucrării. În sfârșit, arhitecții interesați de evoluția artei de a proiecta și a construi, de stilul și planul clădirilor vechii Constanțe vor avea suficiente motive de meditație asupra incitantelor informații grupate în lucrare.*

Desigur, Marina Română este bogat reprezentată atât prin ine-

ditele imagini portuare, aspecte de la serbările nautice cât și prin expresivele cărți poștale reprezentând Cazarma Marinarilor, hotelul *Carol I* (cu Liga Navală și Cercul Militar), Cercul Militar, Cazinoul *Salvamar*, *Casa Bărcilor*, pasagerele *Principesa Maria* și *Regele Carol I*, vaporul *România*, yachtul regal *Ștefan cel Mare*, motonava *Transilvania*, crucișătorul *Elisabeta*, cargourile *Carpați*, *Alba Iulia*, distrugătoarele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, submarinul *Delfinul* ș.a.

Întrucât lucrează asiduu și cu mult entuziasm la primul volum al unei captivante colecții de *Povești marinărești*, primul album intitulat *Nave militare românești 1860-1960* fiind dedicat împlinirii a 150 de ani de la constituirea Fortelor Navale Române, autorul promite să ne surprindă plăcut cu cele mai impresionante și rare piese din colecția personală, dovedind că pasiunea sa pentru cartofilie nu este numai un scop în sine ci și o salutară activitate de conservare și reactivare a memoriei și identității culturale a spațiului dobrogean și nu numai.

Marian MOȘNEAGU  
comandorul dr



**Raiffeisen  
BANK**

**Reușim împreună.**

[www.raiffeisen.ro](http://www.raiffeisen.ro)