

serie nouă, anul XVII, nr. 4 (65)

octombri-decembrie 2007

# Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



În acest număr:  
**Aniversarea  
din 17 noiembrie**

**Cântece  
marinărești**

Vol. Simici

# Marea Noastră

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

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

Mihail KOGĂLNICEANU

## DIN SUMAR



**Editorial: Momente semnificative în istoria învățământului  
de marină.....**4  
*Contraamiral (r) George PETRE*

**Învățământul din forțele navale – o nouă configurație .....**5  
*Comandor dr. Marian SĂRBU din Statul Major al Forțelor Navale*

**Odiseea aspiranților promoției 1945 (I) .....**12  
*Comandor (r) Mircea MATEI*



**Litoralul românesc al Mării Negre (I) .....**21  
*Ccolonel (r) Vergiliu MOROIANU*

**Piața submarinelor clasice.....**24  
*Viceamiral (r) ing. Ilie ȘTEFAN*



**Despre cântecele marinărești .....**32

**Marșul marinarilor .....**33

**Marinarii .....**36

**Când nava se leagănă-n larg .....**37

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

# ANIVERSARE

## Momente semnificative în istoria învățământului de marină

Contraamiral (r) George PETRE

În perioada 1872-2007, școlile de marină au trecut prin numeroase modificări, străbătând mai multe trepte spre perfecționare; o evoluție interesantă cu schimbări frecvente de organizare, dislocare, scopuri, planuri și programe de învățământ, durată, elevi-studenți, regulamente de funcționare, corp didactic, finalități privind formarea și perfecționarea pregătirii ofițerilor și maiștrilor militari de marină.

Din studiile publicate, din monografiile Academiei Navale, Școlii de Maiștrii și Liceului militar de Marină, din cărțile privind istoria învățământului militar rezultă peste 90 de modificări majore care au avut loc în învățământul de marină, în cadrul structurilor Marinei militare.

Mai semnificative sunt câteva pe care le voi menționa pe scurt.

La **17 noiembrie 1872** s-a înființat ȘCOALA FLOTILEI (așa se numeau Forțele Navale). Este prima instituție de învățământ din istoria Marinei militare a României moderne. Ea a funcționat la Galați (Dobrogea cu portul Constanța precum și Delta Dunării făceau încă parte din Imperiul Otoman), vreme de 20 de ani, până în anul 1892.

Profesorii erau ofițeri din Corpul Flotilei care se pregătiseră în străinătate, în special în Franța, prin cursuri teoretice și practice pe nave de război, inclusiv prin voiaje lungi, cu înconjurul Pământului.

Cursanții erau ofițeri și subofițeri de infanterie, cavalerie, artilerie și geniu care se specializau ca marinari.

În anul **1881**, la 3 octombrie, a luat ființă tot la Galați, Școala copiilor de marină, echivalentul cursului inferior de liceu (actualul gimnaziu), cu durata de 3 ani. Elevii proveneau în special din localitățile dunărene, mulți fiind orfani ai celor căzuți în luptă în Războiul de Independență. Ei aveau vârsta de 14-15 ani. La absolvire primeau gradul de caporal. Mulți dintre ei au urmat apoi școli de ofițeri și de maiștri.

A avut profesori de excepție precum maiorul Mihail Drăghicescu, ofițer cu o vastă pregătire enciclopedică.

Dintre absolvenții unii au ajuns în funcții înalte în Marină, precum viceamiralul Mihai Gavrilăscu.

La 31 ianuarie **1882** și-a început cursurile Școala copiilor de marină, iar la 12 august a intrat în serviciul marinei bricul „Mircea”, navă comandată special în Anglia pentru instrucția pe mare a elevilor Școlii copiilor de marină (ulterior pe ea vor face practică și ofițerii Școlii de Aplicații, ai Școlii Navale din Constanța după 1920 și ai Școlii de Maiștri). A fost scufundată la Galați, în anul 1944, în urma unui bombardament al aviației sovietice.

În anul **1896**, la Galați s-a înființat Școala de Aplicație a sublocotenenților de marină (mutată în anul 1901 la Constanța). Această dată este considerată ca moment al înființării actualei Școli de Aplicații.

Sublocotenenții repartizați la Marină erau absolvenți ai Școlii de ofițeri, secția specială, apoi ai Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (până în anul 1920). Durata școlii era de doi ani.

La 8 octombrie **1897**, s-a înființat Școala de Submecanici și Submaiștri de Marină. Această dată este considerată ziua de naștere a actualei Școli de Maiștri a Forțelor Navale.

În ziua de 6 mai **1902**, a fost înființat corpul de maiștri militari de marină.

După numeroase modificări, în anul 1920, deci după Războiul de Reîntregire s-au produs schimbări semnificative.

Un alt moment important s-a petrecut la **13 iunie 1920** când s-a înființat, la Constanța, Institutul Maritim cu durata de 8 ani care avea trei trepte: Școala Copiilor de Marină (4 ani), Școala Instructorilor de Specialități (1 an) Școala de Maiștri (3 ani). Printre elevi: maistrul centenar Gheorghe Bucur, maistrul principal Vasile Miu (cunoscut ca șef de echipaj al navei școală „Mircea”), maistrul principal I. Mihail și academicianul Geo Bogza.

În data de 19 iunie **1920** s-a hotărât separarea Secției de Marină de Școala de Artilerie, Geniu și Marină și crearea la Constanța a Școlii Navale. De la acea dată începe formarea ofițerilor marinari într-o instituție din structura Marinei Militare.

Un moment remarcabil îl constituie evenimentul intrării, la 17 mai **1939**, în serviciul marinei a navei școală (navă barc) „Mircea”. La construcția navei a contribuit substanțial și Liga Navală Română prin subscripție publică.

După război a continuat să ființeze Școala Navală și Școala de Maiștri (cu întreruperi), fie separat fie în cadrul școlii de ofițeri școala de maiștri (din 1965, Școala Militară de Maiștri de Marină).

La 10 noiembrie **1950**, s-a înființat Liceul Militar de Marină la Galați care, după 10 ani, în 1960, a fost desființat.

Un număr relativ mare dintre absolvenții liceului au devenit amirali și generali, ofițeri cu funcții de conducere în marină sau specialiști renumiți în viața civilă.

**1954**. S-a înființat prima instituție de învățământ superior din Marina militară și anume Școala Militară Superioară de Marină, cu patru facultăți: Navigație, Artilerie, Arme sub apă și Transmisiuni, cu durata de 4 ani. Absolvenții se bucurau de aceleași drepturi cu cei ai învățământului superior din viața civilă.

În **1962** s-a înființat la Mangalia Centrul de Instrucție al Marinei Militare.

O nouă treaptă de evoluție o constituie înființarea, în anul **1973**, a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, care în 1990 a devenit actuala Academie Navală ai căror absolvenți primesc grade ofițerești și titlul de inginer.

În același an (**1973**) s-a înființat la Constanța Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” (desființat în anul 1998)

Drumul a fost lung, plin de împliniri și neîmpliniri, plin de asperități, dar mereu cu năzuința de a forma ofițeri și maiștri de marină cu competență profesională și pasiune pentru profesie, cu preocupare pentru perfecționarea continuă a pregătirii lor.



## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

# Învățământul din forțele navale – o nouă configurare –

comandor dr. Marian SĂRBU  
din Statul Major al Forțelor Navale

## Modul de configurare a structurii integrate de învățământ de marină

În concepția Statului Major al Forțelor Navale, învățământul de marină trebuie să se desfășoare într-o structură integrată de învățământ, cu instituții de formare și de perfecționare a personalului. Instituțiile de formare a personalului Forțelor Navale sunt: Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (studiile universitare de licență, masterat și doctorat și cursurile de formare continuă). Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale (învățământ postliceal de formare și cursuri de formare continuă); Școala de Aplicație a Forțelor Navale ce are ca obiectiv perfecționarea personalului, realizându-se, astfel, o platformă integrată de învățământ.

Actuala structură integrată de învățământ și instrucție a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” cuprinde:

- ◆ învățământ universitar de licență, pentru formarea ofițerilor pentru marina militară și pentru marina civilă, în cadrul a două facultăți (Facultatea de Marină Militară și Facultatea de Marină Civilă);
- ◆ învățământ universitar de licență de masterat;
- ◆ cursuri postuniversitare în cadrul celor două facultăți menționate;
- ◆ învățământ postliceal pentru formarea maiștrilor militari, în cadrul Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale;
- ◆ învățământ de perfecționare și specializare pentru ofițeri și maiștri militari în cadrul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale;
- ◆ învățământ de specializare pentru soldații și gradații voluntari în cadrul Centrului de Instrucție al Forțelor Navale.

Actuala organigramă, care reunește instituțional, funcțional și educațional întregul proces de formare a personalului de marină, se bazează pe următoarele argumente:

- **Valorificarea experienței**

acumulate în cei 135 de ani de existență neîntreruptă a învățământului de marină desfășurat printr-o coordonare unitară a întregului sistem de formare, perfecționare și specializare a personalului destinat Forțelor Navale și Marinei Civile.

- **Reducerea substanțială a cheltuielilor** generate de pregătirea personalului din marină în instituții separate.

- **Asigurarea unui raport optim între numărul de studenți și cursanți și numărul de cadre didactice și instructori militari.** Spre exemplu, în anul universitar 2005-2006, în cadrul celor 3 entități de învățământ ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” au fost educați și instruiți 3.234 de studenți și cursanți de către un corp profesoral format din 177 de cadre didactice și instructori militari. În baza acestor date rezultă un raport de 18/1 studenți și cursanți/cadre didactice și instructori.

- **Folosirea intensivă și în comun a bazei materiale și a facilităților logistice existente în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”,** îmbinată cu valorificarea optimă a pregătirii profesionale și de specialitate a corpului didactic din cele trei instituții, s-a materializat astfel: studenții de la Facultatea de Marină Militară din Academia Navală au desfășurat lecții-vizită și unele ședințe practice la cabinetele din dotarea Catedrei navigație și arme de marină din Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale (cabinetul de artilerie și muniție, cabinetul de rachete, cabinetul de arme sub apă, cabinetul de hidrolocație); cursurile de carieră atât pentru ofițeri, cât și pentru maiștri militari, organizate de Școala de Aplicație a Forțelor Navale, s-au desfășurat folosindu-se baza materială și sălile de specialitate de la Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale (poligon de vitalitate, cabinet de marinărie, sala de specialitate motoare și mașini navale); atât elevii/cursanții, cât și cadrele didactice din Școala Militară de Maiștri și Școala de

Aplicație au folosit baza materială a Academiei Navale pentru executarea orelor de pregătire fizică și prevenirea și stingerea incendiilor (bazinul de înot, poligonul de vitalitate); unele utilități ale platformei de învățământ sunt folosite și de echipajele unităților de nave (bazinul de înot, poligonul de vitalitate al Academiei Navale, ambarcațiunile din dotarea Centrului de Pregătire Marinărească și sporturi nautice – Palazu Mare); punctul de informare-documentare NATO existent la Școala de Aplicație a Forțelor Navale este consultat și de cadrele didactice de la Academia Navală și Școala Militară de Maiștri, iar unele standarde au fost implementate în programele analitice; elevii seriei 2004-2006 ai Școlii Militare de Maiștri au fost testați la limba engleză la cabinetele de limbi străine din dotarea Departamentului de limbi străine din Academia Navală. Există, în cadrul Școlii Militare de Maiștri de Marină și în Academia Navală, unele cabinete cu denumiri similare (cabinet de artilerie și muniții, cabinet de rachete, cabinet de arme sub apă, cabinet de hidrolocație), dar destinația și dotarea acestora sunt diferite. Cabinetele din Academia Navală sunt organizate în vederea desfășurării învățământului universitar de formare, răspunzând cerințelor generale de prezentare a sistemelor de armament sau instalații și mai puțin celor de detalieri a componentelor, aspect pe care îl rezolvă cabinetele de la Școala de Maiștri.

- Realizarea unei compatibilități educaționale și de instruire cu sistemele de pregătire ale unor instituții de învățământ similare celor din statele membre ale NATO.

- **Posibilitatea asigurării unei colaborări didactice între catedrele celor trei instituții de pe platformă.** În Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale și Școala de Aplicație a Forțelor Navale trebuie să existe catedre distincte, acestea având misiuni diferite (tabelul anexat):

- la Academia Navală, învățământul

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

se poate asigura cu cadre didactice universitare, militare și civile și cu instructori militari, în special la disciplinele militare de specialitate;

- la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, activitatea didactică de perfecționare se poate desfășura cu instructori militari;

- la Școala Militară de Maiștri, procesul de învățământ se poate desfășura cu instructori militari și profesori civili – de nivel liceal.

Se poate asigura, la nivelul celor trei instituții, o activitate de colaborare didactică, în principal, constând în: folosirea în comun a bazei materiale existente la nivelul celor trei instituții – cabinete, laboratoare, pe baza unei planificări inițiale; colaborarea cadrelor didactice din cele trei instituții pentru realizarea în comun a unor manuale, note de curs, cărți de specialitate etc.; cadrele didactice de limbi străine din Școala Militară de Maiștri pot participa la sesiunile de evaluare STANAG organizate de către Academia Navală, tot pe baza unei planificări inițiale; cadrele didactice din Academia Navală pot fi cooptate în comisiile de examene de absolvire la Școala Militară de Maiștri; cadrele didactice din cele trei instituții pot fi cooptate în colective de cercetare, a unor granturi câștigate pe bază de competiție; desfășurarea unor activități în comun de genul simpoziioane, mese rotunde, workshopuri etc.

### **Cursuri posibile de acțiune privind formarea ofițerilor pe filiera directă și indirectă - avantaje și dezavantaje -**

Considerăm că actuala modalitate de pregătire a ofițerilor de marină pe filiera directă este cea mai viabilă modalitate de pregătire, parcurgând următoarele cicluri:

◆ studiile universitare de licență în domeniul Inginerie navală și navigație, cu cele două specializări: Navigație, hidrografie și echipamente navale și Electromecanică navală;

◆ cursul de bază organizat în Școala de Aplicație a Forțelor Navale, cu durata de 6 luni, în vederea pregătirii pentru a ocupa prima funcție pe navele din organica unităților Forțelor Navale;

◆ urmarea cursurilor de carieră, care permit ocuparea funcțiilor de căpitan și locotenent-comandor;

◆ posibilitatea urmării cursurilor universitare de masterat în cadrul

Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” sau a unor facultăți civile;

◆ posibilitatea urmării cursurilor de masterat din Universitatea Națională de Apărare, care le vor da competențe de a încadra o funcție de stat-major;

◆ posibilitatea urmării cursurilor universitare de doctorat din Academia Navală sau din alte instituții de învățământ superior, inclusiv din Universitatea Națională de Apărare;

◆ posibilitatea de a urma cursuri postuniversitare de pregătire din Academia Navală sau Universitatea Națională de Apărare.

Formarea ofițerilor de marină pe filiera directă oferă următoarele *avantaje*:

● motivație pentru activitatea care se desfășoară în Forțele Navale; inițierea studiilor în cadrul Academiei Navale, care este o instituție acreditată de către Ministerul Educației și Cercetării;

● folosirea bazei materiale existente în cadrul Academiei Navale;

● folosirea experienței didactice a corpului profesoral care este acreditat conform normelor Ministerului Educației și Cercetării;

● având în vedere că arma marină este o armă tehnică, urmarea ciclului universitar de licență în domeniul fundamental al ingineriei, le acordă absolvenților cunoștințele generale și de specialitate necesare pentru încadrarea pe funcțiile navelor marinei militare și civile;

● ofițerii cunosc încă din timpul facultății specificul activității din Forțele Navale și își asumă responsabilitățile, riscurile și dificultățile din acest mediu;

● posibilitatea de urmare a traseului în carieră după finalizarea studiilor universitare de licență tot în cadrul Academiei Navale; recunoașterea în viața civilă a calificării obținute în Academia Navală în cei patru ani de studii;

● formarea, după ciclul de studii universitare de licență, a deprinderilor de bază, de luptător profesionist al armei marinei.

*Dezavantajele* ar putea consta în posibilele demisii din sistemul militar.

Formarea ofițerilor de marină pe filiera indirectă oferă avantajul unor costuri mai mici pentru formarea inițială/student.

Ca *dezavantaje* avem în vedere lipsa motivației pentru specificul Forțelor Navale și posibilele costuri suplimentare pentru formarea altor ofițeri ca urmare a renunțării unora la serviciul în Forțele Navale.

### **Cursuri posibile de acțiune privind formarea inițială și continuă a personalului militar în cadrul școlilor de aplicație sau în afara acestora**

Considerăm că actuala structură a Școlii de Aplicație a Forțelor Navale, de perfecționare a pregătirii pentru toate categoriile de personal, pe filieră directă, răspunde priorităților și necesităților Forțelor Navale, și anume: specializarea și dezvoltarea profesională a personalului din unitățile de nave și cele de uscat ale Forțelor Navale, capabil să asigure, potrivit funcțiilor pentru care se pregătesc, managementul îndeplinirii, de către structurile militare pe care le conduc, a misiunilor specifice în timp de pace și la război. Pe grade militare, perfecționarea pregătirii se poate configura astfel:

Pentru ofițeri:

✿ curs de bază până la 6 luni în vederea specializării în armă a ofițerilor și pregătirea acestora pentru prima funcție din cariera militară;

✿ perfecționarea graduală a pregătirii profesionale prin cursuri de carieră (curs avansat - până la 10 săptămâni și curs de stat-major – până la 10 săptămâni) pentru încadrarea unor funcții de comandă, stat-major sau logistice în structurile Forțelor Navale;

✿ specializarea ulterioară a ofițerilor pentru îndeplinirea altor funcții decât cele de bază, prin cursuri de nivel;

Pentru maiștri militari:

✿ curs de bază în Școala de Aplicație a Forțelor Navale în vederea specializării în armă a maiștrilor militari și pregătirea acestora pentru prima funcție din cariera militară;

✿ perfecționarea graduală a pregătirii profesionale prin cursuri de carieră: curs avansat; curs pentru maiștri militari clasa a II-a; curs pentru maiștri militari clasa I-a; curs pentru maistru militar principal.

Pentru soldații și gradații voluntari:

✿ curs de bază de 8 săptămâni; modulul I instruire individuală; modulul II perfecționarea instruirii de specialitate.

Printre *avantajele* pregătirii, în cadrul Școlii de Aplicație, a personalului militar necesar pentru încadrarea unităților Forțelor Navale putem enumera: continuitatea pregătirii desfășurată în cadrul celorlalte instituții de formare – Academia Navală și Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale; existența unui corp de instructori militari de calitate; posibilitatea îmbinării instrucției cu activitatea practică desfășurată la bordul

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

navelor militare; posibilitatea utilizării bazei materiale existente la nivelul platformei de învățământ.

### **Eficientizarea învățământului de formare a maistrilor militari de marină**

Considerăm că actuala modalitate de formare a maistrilor militari de marină pe filiera directă este, deocamdată, cea mai viabilă. Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Murgescu” are misiunea de a organiza și desfășura procesul de formare a cadrelor cu studii medii pentru necesitățile Forțelor Navale, prin învățământ postliceal.

Pe timpul celor doi ani de pregătire, obiectivele actului didactic sunt: însușirea cunoștințelor specifice de bază, de cultură militară și de specialitate necesară evoluției maistrilor militari în carieră; formarea deprinderilor necesare deservirii tehnicii din dotarea navelor.

Ulterior, pentru dezvoltarea carierei, maistrii militari au posibilitatea de a urma cele 4 cursuri de carieră (curs avansat; curs pentru maistri militari clasa a II-a; curs pentru maistri militari clasa I-a; curs pentru maestru militar principal) din Școala de Aplicație a Forțelor Navale sau cursurile altor instituții de învățământ superior civile sau militare.

Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale dispune de un corp de instructori militari și cadre didactice civile cu un înalt nivel de pregătire științifică și psihopedagogică, apt să

asigure desfășurarea procesului de formare a maistrilor militari de marină ca luptători și conducători de microgrupuri militare, buni specialiști în armă.

Baza materială a școlii, în continuă modernizare, precum și activitățile practice desfășurate la bordul navelor asigură formarea deprinderilor de a exploata, întreține și menține în stare de operativitate armamentul și tehnica de luptă din dotarea acestora.

În vederea eficientizării învățământului de formare a maistrilor militari de marină, pentru activitatea viitoare acționăm în următoarele direcții: creșterea ponderii practic-aplicative a învățământului (reducerea duratei de pregătire în Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale de la 2 ani la un an și jumătate și continuarea pregătirii în Școala de Aplicație timp de 6 luni); revederea ariei curriculare și introducerea în cadrul programelor analitice a tehnicii de la bordul navelor nou intrate în dotarea Forțelor Navale; asigurarea complementarității bazei materiale a învățământului din Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale cu cea din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; ridicarea nivelului de pregătire a corpului instructorilor militari prin efectuarea, de către aceștia, a unui stagiu de ambarcare de până la trei luni pe nave ale Forțelor Navale; ridicarea nivelului de pregătire psihopedagogică a corpului instructorilor militari prin participarea acestora la unele cursuri ținute de cadre didactice din

Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; modernizarea și completarea bazei materiale a învățământului.

Desigur, toate instituțiile de învățământ militar trebuie să se alinieze cerințelor modernizării învățământului românesc pentru a face față integrării în spațiul european.

În opinia noastră, principala direcție de acțiune pentru sistemul de învățământ militar constă în **reorganizarea sistemului educațional militar și adaptarea principiilor managementului educațional la actualele condiții**. Cerințele care se impun în acest sens instituțiilor de pe platforma integrată de învățământ sunt: armonizarea programelor de studii din cadrul Academiei Navale, în vederea facilitării mobilității internaționale a studenților și absolvenților și a facilitării echivalării și recunoașterii diplomelor și certificatelor de studii; multinivelarea sistemului educațional din Academie Navală, prin ciclurile postliceal, de licență, masterat și, eventual, doctorat, astfel încât tinerilor să le fie asigurat un sistem educațional flexibil, dându-li-se posibilitatea să-și construiască propria „rută academică”, în funcție de aptitudinile personale și de cerințele de pe piața muncii; profesionalizarea managementului academic; diversificarea și dezvoltarea relațiilor academiei cu mediul academic din țară și din spațiul european, dar și cu mediul economic și social.

### ANEXĂ

Misiuni și obiective	
Misiunea instituției	Obiectivele educaționale de bază
<p><b>Academia Navală „Mircea cel Bătrân”</b> Organizarea și desfășurarea procesului de formare și perfecționare a cadrelor cu studii superioare pentru necesitățile Forțelor Navale, Poliției de Frontieră, Companiilor de transport naval și Societăților portuare românești, prin învățământ universitar de licență, de masterat și doctorat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- însușirea cunoștințelor specifice de bază, de cultură militară navală și inginerescă necesară evoluției ofițerilor de marină în carieră</li> <li>- formarea competențelor de luptător specializat în acțiuni navale</li> <li>- dezvoltarea capacității de a comunica într-o limbă de circulație internațională</li> <li>- formarea capacităților de a conduce echipajele, de a folosi tehnica la bordul navelor</li> </ul>
<p><b>Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Murgescu”</b> Organizarea și desfășurarea procesului de formare a cadrelor cu studii medii pentru necesitățile Forțelor Navale, prin învățământ postliceal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- însușirea cunoștințelor specifice de bază, de cultură militară navală și de specialitate necesară maistrilor militari în carieră</li> <li>- formarea deprinderilor necesare deservirii tehnicii din dotarea navelor</li> </ul>
<p><b>Școala de Aplicație a Forțelor Navale</b> Specializarea și dezvoltarea profesională a personalului din unitățile de nave și cele de uscat ale Forțelor Navale, capabil să asigure, potrivit funcțiilor pentru care se pregătesc, managementul îndeplinirii de către structurile militare pe care le conduc, a misiunilor specifice în timp de pace și război.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- specializarea ofițerilor de marină și pregătirea acestora pentru prima funcție din cariera militară</li> <li>- perfecționarea graduală a pregătirii profesionale ofițerilor și maistrilor militari, pentru îndeplinirea unor funcții de comandă, stat major sau logistice în structurile Forțelor Navale</li> <li>- specializarea ulterioară a ofițerilor și maistrilor militari de marină, pentru îndeplinirea altor funcții decât cele de bază</li> <li>- formarea soldaților și a gradaților profesioniști</li> </ul>

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

# Ce este „Procesul de la Bologna”?

Primum la redacție numeroase întrebări printre care și următoarea: Ce este acela „Procesul de la Bologna”?

A fost reiterat de multe ori la deschiderea anului universitar 2007-2008.

Ne-am documentat și răspundem la întrebare.

### Istoric

Primele idei ale unificării europene a calității învățământului superior au fost formulate în Magna Carta Universitarium la întâlnirea rectorilor universităților, în anul 1988, cu prilejul celei de a 900-a aniversări a Universității Bologna, Italia.

În anul 1998, la Paris, miniștrii educației din Franța, Germania, Italia și Marea Britanie au semnat Declarația de la Sorbona. În acest document se spune că au fost desființate granițele statale (libera circulație a cetățenilor) și barierele vamale în cadrul Uniunii Europene și că este necesar să fie desființate și barierele culturale printr-o pregătire de calitate, armonizată între țări a specialiștilor cu studii superioare.

Peste un an, în 1999, a avut loc la Bologna un summit al miniștrilor educației care a dezbătut pe larg problema și a adoptat Declarația de la Bologna. Ea a fost semnată și de către România. La ea au aderat 22 de state din Europa și Eurasia. La următoarele reuniuni interguvernamentale: Praga (2001), Berlin (2003), Bergen (2005) și Londra (primăvara 2007) au fost discutate noi și noi recomandări.

La Bologna a început oficial un proces de reformă a învățământului superior din Europa. Din acest motiv activitățile desfășurate în acest domeniu au primit denumirea de „Procesul de la Bologna”. În multe țări s-a dat denumirea de „Acordul de la Bologna”. În țara noastră unele recomandări au început să fie implementate în anul universitar 2003-2004.

### Valoarea de recomandări

Aceste documente elaborate succesiv sunt Aranjamente, ele nu sunt nici Tratat, nici Acorduri, nici Convenții internaționale.

Nu sunt obligatorii nici pentru state, nici pentru organele de conducere ale Uniunii Europene. Dar câteva state și UE

au adoptat ca legi unele dintre recomandări.

Ele nu privesc doar țările UE ci toate statele din Europa și Eurasia.

S-a trecut în țările aderente la învățământul superior pe trei trepte: pentru licență (2-3 ani), masteratul (2-3 ani) și doctoratul (3 ani).

Aici sunt însă diferențe de la țară la țară, nu s-a trecut la un sistem rigid.

Principala problemă este însă calitatea învățământului și promovarea în prim plan a cercetării științifice. Sunt opinii care subliniază că în cadrul învățământului de licență să se facă *învățare*, în timpul masteratului *cercetare-învățare*, iar la doctorat *cercetare*.

### Calitatea educației

Pentru o calitate superioară trebuie realizate câteva cerințe printre care: îndeplinirea garantată a unor standarde și criterii de bază (s-a introdus, la fiecare disciplină, sistemul de credite, pe ani de studii); dezvoltarea capacității de a stabili obiective și de a le atinge într-un context diversificat; abilitatea de a satisface cererile și așteptările beneficiarilor direcți și indirecți ai procesului educațional; înclinația către excelență.

### Finalități

Universitatea trebuie să ofere studenților cunoștințe, abilități, aptitudini specifice și ATITUDINI care le vor permite să muncească și să trăiască într-o societate bazată pe cunoaștere, dar caracterizată și printr-o concurență profesională acerbă.

Absolvenții trebuie pregătiți, cum scria Spiru Haret, „pentru luptele reale ale vieții. Individul care nu e pregătit pentru a se adapta condițiilor de trai ale mediului social în care este aruncat va fi fatalmente zdrobit în concurența pentru existență”.

### Adecvarea la schimbări

Esențială este realizarea unui proces de învățământ adecvat cerințelor de azi și de mâine, formarea următoarelor capacități: de a abstractiza; de a gândi sistematic o problemă; de a testa soluțiile, de a comunica în limbi moderne și de a folosi noile tehnici informaționale.

Nu se pot realiza acestea fără a considera universitatea ca o școală de

rezolvare creativă de probleme și nu de memorare și reproducere de cunoștințe existente.

În concluzie „Procesul de la Bologna” nu este un proces juridic ci un proces de reformare a învățământului superior european.

Ca o notă lăaturalnică se semnalează în presă, că ani în șir, se remarcă existența în țara noastră a unei probleme: devin studenți mulți tineri ce au o foarte slabă pregătire dobândită în liceu. Facultățile nu îi elimină prin exigență academică la examene pentru că au nevoie de un număr cât mai mare de studenți (criteriu de apreciere, de finanțare și de stabilire a numărului de posturi didactice).

Oricât s-ar ține să se aplice recomandările Procesului de la Bologna, trebuie să se facă cumva reformă în învățământul gimnazial și liceal.

### Scop dezirabil sau inddezirabil?

Se urmărește prin Procesul de la Bologna crearea posibilității liberei circulații internaționale a forței de muncă superior calificate. Aceasta este și o cerință a globalizării. Procesul de la Bologna are mulți susținători, dar și numeroși critici.

Totul depinde de puterea de discernământ a celor care pot decide viitorul procesului de învățământ din fiecare țară și din Uniunea Europeană.

Rațional este să se urmărească adecvarea continuă la condițiile schimbătoare ale lumii în care trăim prin asumarea programului științific, tehnic și tehnologic, dar și prin reconsiderarea și valorificarea tradițiilor.

*Redacția*

*„Puntea lui «Mircea» mi-a fost cea mai folositoare școală. Acolo [...] izolați de restul lumii, între cer și apă, am învățat să observăm, să citim în marea carte a naturii ce ne-o deschidea în fața ochilor și a minții orizontul mării”.*

*Scriitorul român Jean BART  
(comandorul Eugeniu P. BOTEZ)*

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

# Implicațiile Procesului de la Bologna asupra învățământului militar din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Căpitan comandor conf. dr. ing. Vasile DOBREF,

Decanul Facultății de Marină Militară din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

**Procesul de la Bologna** urmărește armonizarea sistemelor de învățământ superior pentru a realiza, până în anul 2010, un *Spațiu European al Învățământului Superior*.

Începând cu 1999, miniștrii educației din Europa se întâlnesc la fiecare doi ani pentru a evalua progresul făcut și pentru a stabili noi măsuri concrete. Reuniunile de până acum au avut loc la: Bologna (1999), Praga (2001), Berlin (2003), Bergen (2005) și Londra (2007).

Liniile de acțiune ale Procesului de la Bologna conturează Spațiul European al Învățământului Superior. În acest spațiu diplomele sunt recunoscute în toată Europa, învățământul este centrat pe student și cursurile sunt definite printr-un sistem de credite. Creditele facilitează mobilitatea studenților în instituție și între instituții, flexibilitate în învățare, dar și introducerea unor metode moderne de predare-învățare.

În viziunea Procesului de la Bologna, învățământul este *bun și responsabilitate publică*, iar studenții sunt parteneri în luarea tuturor deciziilor în învățământul superior, la orice nivel (facultate, universitate, minister, etc.). calitatea este responsabilitatea fiecărei instituții care trebuie să aibă un sistem de management al calității, dar aceasta este evaluată din exterior cu ajutorul sistemelor naționale de asigurare a calității, conectate și ele la nivel european.

## 1. Liniile de acțiune ale Procesului de la Bologna.

### Adoptarea unui sistem de 3 cicluri de studii: licență, master, doctorat

Reforma cel mai frecvent asociată cu Procesul de la Bologna este trecerea la noul sistem pe 3 cicluri: licență, master, doctorat. Începând cu declarația de la Bologna, miniștrii educației au hotărât trecerea la sistemul pe cicluri:

- **licență:** cel puțin 180 de credite

(echivalent cu 3 ani de studiu);

- **master:** cel puțin 60 de credite (1 an de studiu);

- **doctorat:** perioada nespecificată (3-4 ani).

Accesul într-un ciclu superior este posibil doar după absolvirea ciclului inferior. Avantajele noului sistem sunt multiple. Unul dintre ele este faptul că oferă ocazia de a regândi vechile programe de studii într-o formă mai flexibilă. Acest avantaj se transformă însă în neajuns atunci când în loc să fie regândite programele de studii acestea reprezintă transformarea care cerea cel mai puțin efort de la programele vechi la cele noi, mai scurte. *Un exemplu ar fi încercarea de a introduce majoritatea disciplinelor din programul vechi în cel nou.*

## 2. Ce este Procesul de la Bologna?

**Procesul de la Bologna** este un proces de compatibilizare a sistemelor de învățământ superior din țările europene. Declarația de la Bologna (1999), semnată de miniștrii ai educației din țările europene, între care și România, prevede crearea spațiului European de Învățământ Superior, până în anul 2010.

Pentru asigurarea cooperării și armonizării studiilor universitare efectuate în diferite țări europene, inclusiv recunoașterea diplomelor și a calificărilor, au fost stabilite o serie de obiective generale, de repere comune:

- asigurarea calității învățământului;
- adoptarea unui sistem bazat pe trei cicluri de studii (licență, masterat, doctorat);
- promovarea mobilității studenților, a personalului academic și administrativ;
- implementarea sistemului de credite;
- recunoașterea diplomelor: adoptarea unui sistem de diplome comparabile și bine definite;
- promovarea dimensiunii europene

în învățământul superior.

Referitor la cele de mai sus, putem menționa că în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sunt în curs de implementare Planul de Management al calității învățământului, în timp ce organizarea sistemului de studii pe trei cicluri se reflectă, deocamdată, în trecerea începând cu anul universitar 2005-2006 la învățământul de licență pe durata a 4 ani. Remarcăm de asemenea că Academia Navală „Mircea cel Bătrân” promovează cu regularitate mobilitatea studenților în cadrul programelor de practică și stagiul cu țări ca Italia, Grecia, Turcia, prin trimiterea anuală a unor studenți sau cadeți la practică și stagiul pe navele străine, dar și prin primirea la bordul navelor Forțelor Navale Române, pentru efectuarea practicii și stagiului, a unor studenți și cadeți din țările menționate.

## 3. Ce înseamnă reforma învățământului superior românesc?

**Reforma în învățământul superior românesc** se concentrează, în special, pe transpunerea în practică a obiectivelor formulate prin *Declarația de la Bologna privind crearea Spațiului European al Învățământului Superior*, precum și aplicarea *Convenției de la Lisabona* (propusă în comun de către UNESCO și Consiliul Europei în anul 2000) privind recunoașterea europeană a calificărilor.

Premisele acestei schimbări sunt date de Legea nr.288/2004 privind organizarea studiilor universitare de licență.

În cadrul Procesului de la Bologna, sistemul de învățământ superior din România trece prin transformări majore, începând din anul universitar 2005-2006.

Principalele obiective ale reformei vizează:

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

- creșterea răspunderii publice pentru oferta educațională și adaptarea acesteia atât la evoluțiile din domeniul cunoașterii, cât și la cerințele în schimbare ale societății;

- armonizarea europeană a învățământului superior românesc prin:

- ◆ promovarea cooperării europene în domeniul asigurării calității educației;

- ◆ transparența și comparabilitatea studiilor absolvite în universități românești, în raport cu cele oferite de statele membre ale Uniunii Europene;

- introducerea unui sistem bazat pe două cicluri principale (licență/ bachelori) + masterate și doctorat;

- generalizarea aplicării Sistemului European de Credite Transferabile (ECTS);

- adoptarea de măsuri pentru facilitarea mobilității studenților și a cadrelor didactice universitare.

### 4. Care sunt domeniile pentru studii universitare de licență?

Hotărârea de Guvern nr.88/10 februarie 2005 privind organizarea studiilor universitare de licență cuprinde domeniile pentru studii universitare de licență, precum și specializările reglementate sectorial în Uniunea Europeană. Pentru fiecare dintre ele se precizează numărul de credite de studiu transferabile.

### 5. Care este diferența dintre domeniul studiilor și specializare?

Un domeniu de studiu este definit prin cunoștințe și competențe generale și de specialitate. Domeniul cuprinde una sau mai multe specializări universitare, care sunt modalități alternative de a dobândi cunoștințele și competențele definitorii pentru un domeniu de studiu. În Academia Navală „Mircea cel Bătrân” domeniile de studii în care se efectuează programe de studiu sunt: Inginerie navală și navigație, Inginerie electrică, Inginerie și

management.

Pentru a sprijini studenții în alegerea propriului traseu al formării universitare, universitățile pun la dispoziția candidaților admiși în 2005, în mod gratuit, un ghid de studii și



începe să înființeze centre de consiliere și orientare în carieră, un astfel de centru funcționând și în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” începând cu luna noiembrie 2006.

Fiecărui absolvent de studii

### Transfer System - ECTS)?

Pentru a promova o anumită disciplină, studentul obține nu numai o notă, ci și un număr de credite de studiu. Creditele de studiu reflectă cantitatea de muncă (workload) pe care o solicită

pregătirea studentului pentru a promova o anumită disciplină. Cantitatea de muncă vizează nu doar orele de prezență fizică la cursuri, seminarii, laboratoare, ci și orele de studiu individual, elaborarea de lucrări, cercetarea, activitatea de proiectare și stagiile de practică.

Conform Sistemului European de Credite Transferabile, cele 60 de credite anuale reprezintă, de

regulă, echivalentul numeric pentru cantitatea normală de muncă specifică unui an universitar.

Obținerea de credite peste numărul normal alocat este posibilă prin frecventarea și promovarea de discipline facultative cuprinse în planul de învățământ al fiecărui an/semestru de studii universitare.

### 7. Ce este Suplimentul la Diplomă?

#### Suplimentul la Diplomă

este un document care se va elibera de instituțiile de învățământ superior, în mod obligatoriu și gratuit, o dată cu diploma de studii universitare de licență, respectiv, de masterat, începând cu absolvenții anului universitar 2005-2006.

Spre deosebire de Foaia matricolă, Suplimentul la Diplomă, este redactat bilingv (în limba română și în limba engleză) și are un conținut complex, în conformitate cu normele europene. Cele opt secțiuni ale documentului oferă o descriere standardizată a studiilor universitare absolvite și a rezultatelor obținute de către titularul diplomei, ceea ce facilitează aprecierea corectă a calității și a nivelului



universitare de licență i se eliberează diploma de licență pe domeniul de studiu, precum și un supliment la diplomă al cărui conținut este în conformitate cu normele europene și în care se va menționa specializarea.

### 6. Ce înseamnă și cum funcționează la noi Sistemul European de Credite Transferabile (European Credit

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

pregătirii titularului. Documentul sprijină titularul în continuarea studiilor, precum și la angajare în țară sau în străinătate. Precizăm că Academia Navală „Mircea cel Bătrân” acordă **Suplimentul la Diplomă** absolvenților începând cu anul 2006.

### 8. Ce avantaje aduce sistemul de studii licență+masterat?

Începând cu anul universitar 2005-2006, admiterea se organizează pe domenii de studiu de licență, care pot cuprinde una, două sau mai multe specializări. Absolvenții cu diplomă ai studiilor universitare de licență își pot exercita profesia, conform competențelor și drepturilor corespunzătoare diplomei dobândite, sau pot continua studiile universitare prin master. În prezent, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pregătește documentele de acreditare a studiilor de masterat, proces care impune definitivarea Planurilor de învățământ și a obiectivelor studiilor masterale. Direcția de formare urmărită la acest nivel va fi orientată către Sistemele de comunicații și informatice pentru comanda și controlul navelor maritime.

### 9. Cât de necesară este continuarea studiilor universitare de licență cu un masterat?

Formarea universitară inițială (de nivel licență) are ca principală finalitate integrarea absolvenților în Forțele Navale, în activități care presupun calificare de nivel superior. Continuarea studiilor universitare de licență cu un master este necesară, deoarece studiile universitare de masterat sporesc competențele activităților de conducere, în funcții de analiză-diagnoză și de decizie. Pe de altă parte, masteratul deschide calea spre doctorat pentru cei mai performanți studenți.

Prin programele de masterat ce se vor oferi, prin posibilitatea accesării lor în diferite momente ale carierei profesionale, prin deschiderea accesului la programele de formare postlicență (cursuri de bază, nivel, carieră) se urmărește formarea continuă, pe tot parcursul vieții, și posibilitatea

conversiei profesionale potrivit cerințelor Forțelor Navale.

### 10. Cum se corelează sistemul de învățământ superior din România cu sistemele europene?

Corelarea (compatibilizarea sistemului de învățământ superior din România cu sistemele europene) se va realiza prin reformarea planurilor de învățământ, prin asigurarea calității programelor și a activităților educaționale, prin aplicarea generalizată, în toate instituțiile



românești de învățământ superior, a Sistemului European de credite Transferabile (ECTS), prin eliberarea gratuită și obligatorie pentru fiecare absolvent, a Suplimentului la Diplomă, al cărui conținut este în conformitate cu normele europene și prin programele de studii integrate, oferite de universități, care conduc la obținerea de diplome comune.

Menționăm succint principalele direcții introduse cronologic de Procesul de la Bologna:

- **Introduse în Declarația de la**

### Bologna (1999):

- adoptarea unui sistem de diplome ușor de citit și comparat;
- adoptarea unui sistem bazat pe două cicluri principale de studiu;
- implementarea unui sistem de credite;
- promovarea mobilității;
- promovarea cooperării în asigurarea calității;
- promovarea dimensiunii europene a învățământului superior.

### - Introduse în Comunicatul de la Praga (2001):

- învățarea pe tot parcursul vieții;
- studenții și instituțiile de învățământ superior;
- promovarea atractivității spațiului european al învățământului superior;
- **Introdusă la Berlin (2003):**
- studiile doctorale, ca al treilea ciclu de studii și sinergia dintre spațiul european al învățământului și spațiul european al cercetării.

### 11. Concluzii

Acțiunile demarate în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” în sensul adaptării la cerințele de transformare a învățământului superior induse de Procesul Bologna trebuie susținute în continuare, prin revederea programelor analitice și a planurilor de învățământ, în ansamblu, acordând o atenție sporită doctrinei, strategiei și întrebuirii în luptă, în sensul armonizării și adaptării la cerințele transformării Forțelor Navale.

Procesul de transformare a învățământului militar, în spiritul Procesului Bologna, impune îmbunătățirea continuă a calității educației, alinierea acesteia la nivelul practicilor recunoscute pe plan național și internațional, adaptarea procesului de învățământ la noile obiective și tehnica nouă ce urmează să intre în dotare, astfel încât absolvenții să fie capabili să se integreze cu eficiență și competență în unitățile Forțelor Navale, pentru a putea acționa cu profesionalism în multiplele și complexe misiuni naționale și internaționale la care vor participa.



**135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ**

# Odiseea aspiranților promoției 1945 (I)

Comandor (r) Mircea MATEI

Pe data de 15 august 1943, pe poarta Regimentului de Infanterie Marină din garnizoana Reni, intrau 57 de tineri domici să devină ofițeri ai Marinei militare. Dintre aceștia, 37 eram selecționați în urma unui examen de admitere, iar 20 fuseseră repartizați de Comisariatele militare, pentru a fi instruiți ca ofițeri de rezervă.

Organizați pe două plutoane (punte și mecanici) am fost echipați cu uniformă kaki specifică infanteriei marine, bluză și pantalon strâns pe gleznă și șapcă cu calotă și cozoroc.

În primele zile de pregătire, accentul s-a pus pe cunoașterea principalelor articole din regulamentele militare și din Codul justiției militare, referitoare la îndatoriri și în special încălcarea normelor de disciplină militară. Ulterior ni s-a repartizat armamentul și am trecut la program de instrucție.

Imediat după noi au sosit în regiment și elevii anului II ai Școlii Navale, care urmau să execute acelaș program, însă organizați în subunități separate. Toți comandanții de companie, de plutoane și de grupe ale elevilor erau ofițeri și sergenți în termen, din efectivele regimentului.

Instrucția era simplă, individ, grupă, pluton, companie, însă realizarea ei practică era deosebit de anevoioasă. Culcărilor, alergărilor și deplasărilor târâș prin câmpurile pline de scaieți și cu mâncile de la bluze suflecate, erau un chin pe care îl înduram cu multă greutate. Am rezistat totuși și am făcut față tuturor cerințelor până la sfârșitul acestei perioade.

Pe data de 20 septembrie, în portul Reni, a acostat nava școală „Mircea”, la bordul căruia am fost ambarcați. Am primit uniformă de marină din postav gros (ținută de iarnă) cu guler, lustrin și „macaroane”, de care eram foarte mândri și fericiți. Așteptam cu nerăbdare să începem noua etapă de pregătire pentru a ne iniția în meseria pe care ne-o alesesem.

Nava s-a deplasat la Brăila unde avea stabilit locul de staționare. Pregătirea de aici era aceea pe care ne-o doream și începea cu primele noțiuni de cunoaștere a navei.

Am fost repartizați pe roluri, fiecare cu atribuțiuni specifice, la diverse activități. Nava nefiind operativă, nu aveam roluri de luptă, rolul cel mai important fiind cel de curățenie care trebuia executată cu cea mai mare exigență. Sâmbăta, când se executa curățenia generală a navei, întregul efectiv participa la bricuitul punților. Era destul de neplăcut ca în luna septembrie să freci puntea cu nisip și cu apă rece care venea dintr-un furtun manevrat de un elev din anul doi. Conform tradiției, așa ca „din greșeală”, din când în când mai eram împroșcați direct cu un jet de apă.

Partea teoretică avea ca tematică nomenclatura marinărească, cunoașterea navei, Regulamentul serviciului la bord și armamentul specific de marină. Partea practică urmărea perfecționarea deprinderilor marinărești și consta din exerciții de urcare și coborâre, în și din arboradă, trasul la rame, manevre cu bărcile și șalupa, lucrări de matelotaj, alarme de zi și de noapte pentru diverse activități etc.

În ceea ce privește traiul la bord, trebuie remarcat faptul că era total diferit de cel de la infanteria marină. Hrana zilnică era deosebit de bună, cu un surplus de calorii față de unitățile de uscat. Cu toate acestea, la un moment dat, ne cam săturasem de friptura de pui. Așa se face că unii elevi au ieșit la raport și l-au rugat pe ofițerul secund să ia măsuri ca friptura să fie înlocuită cu niște ciorbe.

Viața decurgea liniștit și toți eram mulțumiți de modul în care se desfășura pregătirea noastră. Programul se desfășura normal, când la sfârșitul lunii septembrie, o comisie trimisă de Comandamentul Marinei Militare s-a prezentat la bord pentru a-i lua în primire pe colegii noștri care făcuseră angajament pentru școlarizare în Germania.

Menționez faptul că pentru examenul de admitere în Școala Navală, candidații trebuiau să prezinte o adeverință autentificată la Tribunal, prin care cel în cauză declara că dorește să urmeze cursurile școlii fie în țară, fie în Germania. Exista și a treia variantă cu mențiunea

țară sau Germania, în funcție de nevoi.

Tot în această adeverință se mai specifica obligația celui în cauză de a rămâne în activitate timp de 9 ani și că până la vârsta de 24 de ani nu se va căsători. Încălcarea acestor prevederi se sancționa cu plata unor despăgubiri pentru școlarizare, în sumă de 200.000 lei (plătibilă de părinți). Salariul mediu pe atunci era de cca 2.000 lei lunar.

Deoarece situația frontului devenea tot mai neclară, nimeni nu mai dorea să plece din țară. Protestele au fost zadarnice deoarece delegații aveau asupra lor adeziunile legalizate și contrasemnate și de părinți. Dată fiind starea de război în care ne aflam, cei în cauză puteau fi ridicați cu forța. Așa se face că zece din camarazii noștri, care aveau asemenea adeziuni, ne-au părăsit și au plecat în Germania.

Soarta lor a fost destul de tristă. După o instrucție de infanterie făcută după canoane nemțești și o foarte scurtă pregătire teoretică, au fost ambarcați pe vedete torpiloare și trimiși la unitățile operative care acționau în Marea Nordului.

Regulat primeam scrisori de la ei, în care ne relatau că zilele de la Reni au fost un adevărat Paradis pe lângă ce au îndurat ei acolo, în perioada de acclimatizare.

Nemaiputând suporta regimul la care erau supuși de către instructorii germani, doi dintre camarazii noștri, elevii Filipescu Paul și Neculce Mircea, au cerut să fie retrimiși în țară. Neprimind aprobare „au agresat” un instructor german în afara orelor de program.

Consulul român din Germania a fost sesizat de fapta lor și ca urmare cei doi au fost înapoiați în țară. Aici au fost retrogradați și trimiși la trupă pe un monitor fluvial.

După 23 august 1944 monitorul a fost scufundat de către aviația sovietică pe brațul Chilia. Înotând până la mal, camarazii noștri și-au salvat viața însă au fost capturați de trupele sovietice și internați într-un lagăr de prizonieri, din Ismail. După câteva zile de captivitate cei doi au evadat din lagăr, au mers pe jos până la Brăila, unde aveau familiile, apoi s-au prezentat la Comandamentul

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

Marinei. Aici au fost reabilitați și în anul doi au redevenit camarazii noștri.

De la ei, precum și de la alții care după război s-au înapoiat în țară, am aflat de soarta tristă pe care au avut-o în Germania. Nu pot să trec mai departe fără să relatez faptul că după 23 august 1944 toți elevii români din anii întâi și doi aflați în Germania, au fost luați prizonieri de război și au fost puși să lucreze într-o fabrică de armament care producea componente pentru rachetele V1 și V2.

Când li s-a adus la cunoștință că trebuie să lucreze în fabrică, toți au protestat invocând prevederile Tratatului de la Geneva, cu privire la prizonierii de război.

Ofițerul german care răspundea de ei nici nu a vrut să audă de așa ceva și a aruncat o salopetă la picioarele elevului din anul doi, care era la flancul drept. Acesta a refuzat să o ridice. Germanul a scos pistolul din toc și a repetat ordinul. Refuzând și a doua oară elevul a fost împușcat pe loc.

Prevăzând că îi așteaptă aceeași soartă, ceilalți elevi au ridicat salopetele și au intrat în fabrică.

Între timp aliații începuseră bombardamente masive și tot mai intense asupra Germaniei. Dacă inițial pe timpul alarmelor toți cei din fabrică intrau la adăpost, ulterior s-a luat măsura de a nu se mai întrerupe lucrul. Această hotărâre a fost fatală pentru doi dintre camarazii noștri, elevii Căgășanu Alexandru și Novac Liviu. Ambii au fost pur și simplu sfărtecați de explozia unor bombe.

## E V O C Ă R I

### foști elevi ai Școlii Navale

#### FLORIN BUJOREANU

Lt. comandor, primul meu comandant de pe „NMS Regele Ferdinand“, ofițer de înaltă ținută, parcă rupt din imaginile tradiționalului ofițer de marină britanic.

De statură mijlocie, părând însă mai înalt datorită fizicului său uscățiv, totdeauna într-o impecabilă uniformă sobră, atât în careul nostru cât și pe puntea de comandă.

Aceeași sobrietate o găseam în felul dânsului de a vorbi și în relațiile cu noi toți; niciodată nu a ridicat tonul sau nu a vorbit urât, nici atunci când a dat termen de numai zece minute mecanicului șef, pentru a înlătura o oprire fortuită a distrugătorului în plină misiune și într-o zonă de activitate intensă a submarinelor inamice. Comenzile îi erau scurte și clare, imposibil de ocolit. Totuși sub această aparentă liniște și stăpânire de sine, simțeam cum toată ființa sa vibrează ca o lamă de spadă de Toledo.

A fost un adevărat comandant, calitate ce a dovedit-o în zecile de misiuni grele în care a condus distrugătorul. Și peste toate a fost o inimă de aur, incapabil să facă vreo nedreptate sau supărarea cuiva de la bord.

Iar înaltul său simț al onoarei l-a dovedit atunci când, alături de alți ofițeri – Bercea și Bădescu Victor, a refuzat să accepte condamnarea la moarte a Mareșalului Ion Antonescu știind la ce se poate aștepta după un asemenea gest.

#### TITUS SAMSON

Lt. comandor, cel de-al doilea comandant ce l-am avut pe distrugătorul „N.M.S Regele Ferdinand“ în timpul ambarcării mele pe această navă de legendă a Marinei Regale Române.

Cu statură, alură și aspect de luptător,

cu vocea sa de stentor, era imaginea vie a militarului și marinarului neînfricat, capabil să înfrunte orice greutăți ar întâmpina și le-a înfruntat cu deosebit curaj și hotărâre, calități ce i-au fost recunoscute prin decorarea cu cel mai înalt ordin militar – „Mihai Viteazul“.

Intransigent în probleme de serviciu, neadmițând nici o abatere de la respectarea ordinelor sale sau a îndatoririlor ce ne reveneau fiecăruia din noi, a știut totodată să fie un adevărat camarad pentru toți ofițerii navei, iar eu personal l-am considerat ca un părinte spiritual în meseria noastră.

Suprema exprimare a calităților sale a fost greaua încercare din fața Sevastopolului din 11 mai 1944; numai un caracter ca al dânsului a putut rezista cu luciditate tensiunii extreme la care a fost supusă nava iar actul de mare curaj a fost hotărârea de a amâna, la ordinul Comandamentului din zonă căruia i se supunea direct, retragerea spre Constanța, pentru a salva de pieire nava și întregul echipaj, de destinul cărora era răspunzător.

După trei ani l-am avut din nou comandant, de data aceasta era cpt comandor la Școala Navală de la Turnu Măgurele, iar eu eram ofițer în cadrul acestei școli. Eram folosit și ca ofițer de legătură la Comisia Aliată de Control, reprezentată numai de personal din marina sovietică. Refuzând să execut un ordin primit de la această comisie, într-o problemă cu totul în afara celor de serviciu, am avut acceptul categoric în acest sens din partea comandantului meu. Se pare că aici trebuie căutată trecerea pentru amândoi în cadrul disponibil al Armatei.

#### TIBERIU SÂRBU

Căpitan, cunoscut de mine în două ipostaze diferite. La început era ofițer din copul didactic al Școlii Navale, un pedagog rigid, pedant până la exasperare în toate problemele disciplinare, fără un zâmbet pe față. Când era de gardă și urma să ieșim ca permissionari în Constanța, era imposibil să părăsim curtea școlii fără a fi puși la punct, regulamentar în toate amănunțele, cu ținuta de oraș. Dar și un foarte bun instructor în ale transmisiunilor cu pavilioane, semnalizare morse video și audio etc. Am avut aplicații pentru așa ceva, poate datorită memoriei mele vizuale și am profitat în repetate rânduri la ieșiri în oraș peste rând în baza notelor obținute în extemporale. Mai târziu, în scurta mea trecere prin marină, această instruire a dat roade.

Apoi l-am întâlnit ca ofițer secund pe distrugătorul „NMS Regele Ferdinand“. Un om cu totul deosebit de cel pe care îl cunoscusem, un camarad desăvârșit, aceeași fire dreaptă și intransigentă în probleme de serviciu, dar acum i-am descoperit zâmbetul și adevărata sa fire deschisă și apropiată de subalternii și de aspiranții veșnic puși pe năzbății, foștii săi elevi de școală.

Rănit în bătălia din 11 mai 1944 de la Kerson-Sevastopol, s-a comportat atunci la înălțimea caracterului său într-o situație de excepție când, în genunchi a manevrat timona navei la indicațiile comandantului, luând locul maestrului timonier rănit grav. L-am văzut ultima dată când l-am vizitat în Spitalul Militar din Constanța, pe patul de suferință.

După puțin timp a căzut ca un erou pe puntea distrugătorului său în ziua de 20 mai 1944.

*Cdor (r) Nicolae MUJICICOV*

## 135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

# Promoția 1957 a Școlii Militare Superioare de Marină la Jubileul de 50 de ani de la absolvire – 06.09.2007

În numele promoției, cu onoare, mulțumesc Ligii Navale Române, filiala Constanța, pentru faptul că a răspuns solicitării Comitetului de organizare de a ne sprijini pentru înfăptuirea onorabilă a acestui jubileu.

Promoția 1957 a Școlii Militare Superioare de Marină, este prima promoție care a reluat învățământul superior de marină, după cel de-al doilea război mondial, și începând cu anul 1954 s-a integrat în rândul instituțiilor de învățământ superior din România.

Momentul jubiliar pe care l-am sărbătorit a fost (am constatat cu deosebită plăcere), cuprins în calendarul activităților Statului Major al Forțelor Navale și Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, ca integrându-se în PROGRAMUL DE ANIVERSARE A 135 DE ANI DE ÎNVĂȚĂMÂNT DE MARINĂ ÎN ROMÂNIA.

Încă din timpul pregătirii, dar mai ales pe timpul desfășurării întâlnirii, ne-am bucurat de prezența unei părți însemnate a absolvenților, dar și a profesorilor și comandanților noștri printre care comandorul (r) Mihai Chiriță, comandor (r) Doru Ionescu, contraamiral de flotilă (r) Corneliu Enăchescu, comandorul (r) Ioan Apostol, cdor (r) ing. Petre Luță, clc Victor Trofin.

Am primit mesaje de salut din partea Statului Major General, Statului Major al Forțelor Navale și Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, mesaje care ne-au fost transmise prin domnii: contraamiral de Flotilă Gheorghe Petria, loțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale și comandorul Dan Hăulică, comandantul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Un mesaj vibrant și de mare răsunet

emoțional a fost cel transmis de fostul nostru profesor, comandor (rtg) Mihai Chiriță, veteran de război, care ne-a invitat să ne revedem și în anul 2012, când dumnealui va avea vârsta de 98 de ani.

Vom respecta acest îndemn și-l vom onora pentru acest gând bun al profesorului nostru.

Mesaje multe și de suflet am primit și de la ceilalți profesori și comandanți, pe care le vom insera în Monografia promoției de a cărei finalizare ne apropiem cu pași repezi.

Prin paginile revistei „Marea Noastră” asigurăm Liga Navală Română că se vor integra ca membrii ai acestei prestigioase organizații colegii noștri aflați în rezerva de aur a Marinei Române.

LA MULȚI ANI, PROMOȚIA 1957!

*Cdor (r) Nicolae Ștefan*



**135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ****A 50-a aniversare**

În zilele de 6 și 7 septembrie 2007, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc întâlnirea absolvenților promoției 1957, cu prilejul celei de a 50-a aniversări.

Programul a cuprins: apelul prin citirea catalogului de către Cam. Fl. (rtg) Corneliu Enăchescu, fost profesor și răspunsul celor prezenți care au spus și ce au mai făcut în intervalul de timp care s-a scurs de la ultima întâlnire.

S-au prezentat mesaje de felicitare și de salut. Au luat cuvântul foști profesori și absolvenți.

O emoționantă intervenție a avut profesorul cdor (rtg) Mihai Chiriță, veteran de război, decanul de vârstă, la 93 de ani, al profesorilor.

A avut loc o vizită la Nava Școală „Mircea”. La bord s-a

săvârșit un Te-Deum pentru cei plecați în veșnicie. În seara primei zile a avut loc la Hotelul Militar Constanța un dineu aniversar.

A doua zi s-a făcut un tur al litoralului. Sufletul tuturor activităților a fost comandorul (r) Nicolae Ștefan, președintele Comitetului de organizare. Din acest comitet au mai făcut parte comandorii în retragere Dan Stăiculescu, Nistor Mitea, Liviu Chendareș, Stelian Christof, Ioan Dumitru, Vasile Peșuc și comandantii de lungă cursă Tănase Croitoru și Gheorghe Drăguț.

Redacția revistei „Marea Noastră” le urează  
**LA MULȚI ANI!**

*Redacția*

**30 de ani de la prima echilibrare a manevrelor fixe ale bricului N.S. „Mircea”**

*prof. univ. dr. ing. Garabet KÜMBETLIAN*



Era începutul anului 1976. Se știa că N.S. „Mircea” urma să traverseze pentru prima oară „Oceanul”. De la construcția sa (în anul 1938) trecuse un timp apreciabil. În acest interval, bricul navigase și servise la instruirea marinărească a zeci de generații de cadeți, pe timp frumos și furtună. Numai „cel de sus” știa ce se întâmplase între timp cu și în manevrele fixe ale navei. Nava fusese construită – așa cum se știe – în șantierul „Blohm și Voss” din Hamburg. Dar punerea în operă a sarturilor, straiurilor și patașinelor „căzuse” în responsabilitatea unei mici cooperative din vecinătatea șantierului în care „secretul” echilibrării manevrelor se transmitea de câteva sute de ani „din tată-n fiu”.

Cei care fuseseră prezenți în timpul construcției și predării navei îmi povesteau că cea mai delicată „operație” (de echilibrare) aducea din toate punctele de vedere cu cea de „acordare” a coardelor unui pian. Manevrelor erau lovite cu un ciocan de lemn și întinse (sau slăbite) din întinzători, până în momentul când sunetul

rezultat din lovire ajungea la „înălțimea” celui numai de ei știut.

După atâția ani de navigație, nimeni nu mai putea garanta că eforturile din manevre s-ar fi putut menține la cele dorite, inițiale.

În perspectiva unei traversări transoceanice, ca cea care se preconiza, o verificare și în consecință o reechilibrare a acestora, se impunea, și în consecință, rectorul Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, domnul amiral Ilie Ștefan ne convoacă la o discuție în biroul domniei sale. Ce puteam face? Nava nu mai putea fi dusă la Hamburg. Noi nu eram inițiați în „secretele” familiei de „acordori” de acolo.

Am avut un timp de gândire de câteva zile și mi-am făcut un plan, pe care l-am prezentat – la scadență – domnului amiral. Primul lucru care trebuia știut, era situația reală, la zi, a manevrelor. În acest scop, manevrele trebuiau eliberate de toate legăturile „neesențiale” din punctul de vedere al stării de tensiune a lor. Prin slăbirea succesivă a fiecărui sart (etc) astfel eliberat, trebuiau „măsurate” eforturile remanente din cabluri. Măsurarea putea fi efectuată cu ajutorul unor „traducători” tensometrici rezistivi, lipiți pe tijele întinzătorilor. În felul acesta se puteau „măsura” prin metode electrice (și electronice) mărimile mecanice „interesante” (ca deformații, tensiuni și forțe captivă, remanente). Metoda în sine era cunoscută și quasiclasică. Aparatura

necesară era fabricată în țară (la București) iar „consumabilele” necesare puteau fi puse la dispoziția noastră prin „Comisia centrală de Tensometrie” (actuala „Asociație Română de Tensometrie”) al cărei membru fondator eram și eu. „Mâna de lucru” puteau fi studenții anului II ai Facultății de electromecanică și care prezentau interes pentru tehnică și știință. De regulă, dintre aceștia se recrutau – în anul IV, cei care-și susțineau proiectul de diplomă cu câte o „realizare practică” de tipul unei acțiuni utile flotei și marinei. În felul acesta se realiza o continuitate în pregătirea „vârfurilor” din rândul studenților merituosi iar efortul lor (și al meu) slujea unui scop practic, necesar societății. Mai rămânea deschisă problema costurilor, pentru procurarea aparatului și care nu erau deloc mici. Alternativa era apelarea (cu costuri valutare sensibil mai mari) la fabricantul din Hamburg sau asumarea riscului la traversarea oceanului (ca urmare a neverificării situației reale, la zi).

Se părea – în aceste condiții – că singura soluție viabilă, onorabilă și „la îndemână”, era cea care făcea obiectul propunerii mele. Și în aceste condiții, amiralul Ilie Ștefan s-a dovedit a fi un mare conducător. Ca specialist, marinar și inginer, a intuit pe loc situația în care ne aflam și a doua zi, eram în posesia documentelor financiare care

*(continuare în pag. 17)*



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ \* SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



## Întărirea capacității administrative a Autorității Navale Române în concordanță cu acquis-ul comunitar

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

Acquisul comunitar reprezintă totalitatea normelor juridice care reglementează activitatea instituțiilor UE, acțiunile și politicile comunitare, constând în:

- conținutul, principiile și obiectivele politice cuprinse în Tratatul originar ale Comunităților Europene și în cele ulterioare (Actul Unic European, Tratatul de la Maastricht și Tratatul de la Amsterdam);

- legislația adoptată de instituțiile UE pentru punerea în practică a prevederilor Tratatelor (regulamente, directive, decizii, opinii și recomandări);

- jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene;

- declarațiile și rezoluțiile adoptate în cadrul Uniunii Europene;

- acțiuni comune, poziții comune, convenții semnate, rezoluții, declarații și alte acte adoptate în cadrul Politicii Externe și de Securitate Comună (PESC) și al cooperării din domeniul Justiției și al Afacerilor Interne (JAI);

- acordurile internaționale la care CE este parte, precum și cele încheiate între statele membre ale UE, cu referire la activitatea acestora.

Negocierile pentru capitolul "Politica în domeniul transporturilor" au fost deschise în iunie 2001, România urmărind ca în perioada următoare să înregistreze progrese semnificative în adoptarea și aplicarea acquis-ului comunitar la acest capitol de negociere.

Ca urmare și a acestui fapt, în octombrie 2002, a fost creată Autoritatea Navală Română ca un garant activ și dinamic în elaborarea și aplicarea normelor juridice de profil, premergând procesul de aderare a unei părți din transporturile românești și ca după aceea, să vegheze la același aspect, dar și la armonizarea legislației naționale cu cea comunitară.

Din aceste considerente, Autoritatea Navală Română a fost concepută drept organul tehnic de specialitate, din



Sediul central al A.N.R.

subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prin care își exercită funcția de autoritate în domeniul navigației.

Conform legii, ANR este o instituție publică, cu finanțare extrabugetară, ce are ca atribuții principale aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, inspecția, controlul și supravegherea navigației, controlul pavilionului statului și controlul statului portului, organizarea și coordonarea protecției apelor navigabile împotriva poluării de către nave, cercetarea evenimentelor și accidentelor de navigație și supravegherea tehnică a navelor, atribuții ce au decurs din aplicarea măsurilor rezultate din angajamentele României în procesul de aderare la Uniunea Europeană, Capitolul 9 -Transporturi.

Aplicarea acestor măsuri a impus întărirea capacității administrative a

Autorității Navale Române, în concordanță cu experiența comunitară. Astfel, s-a modificat organigrama instituției, prin înființarea a noi departamente și servicii, precum Centrul maritim de cordonare cu serviciul poluare, Serviciul de siguranță și investigare a evenimentelor de navigație, Serviciul de inspecții, control operare nave tip tanc pentru transportul produselor petroliere, chimice lichide și gaze lichefiate, care intră în porturile românești, s-au extins activitățile existente, s-au elaborat noi proceduri și metode specifice pentru inspecții FSC (Flag State Control) și PSC (Port State Control) în vederea urmăririi deficiențelor care duc la reținerea navelor românești în porturile statelor membre ale Uniunii Europene.

S-au extins procedurile de investigare a accidentelor navale și s-a implementat Sistemul de supraveghere și control al traficului de nave pe Dunăre – VTMISS, finanțat prin program PHARE al Uniunii Europene. Sistemul VTMISS a fost realizat în scopul de a spori siguranța navigației prin asigurarea în timp real a informațiilor necesare pentru desfășurarea unui trafic naval liber, dar organizat, în zonele aglomerate sau pe sectoarele cu dificultăți. În acest mod s-a realizat obiectivul fundamental al navigației și anume, de a obține efecte economice în condiții de siguranță sporită - reducerea coliziunilor, eșuărilor, a pierderilor rezultate de aici etc.

Sistemul corespunde în totalitate cu Platforma europeană RIS, definită în cadrul proiectelor de cercetare-demonstrare europene INDRIS și COMPRIS, dar și Directivei nr. 2005/44/CE privind armonizarea serviciilor de informare fluvială pe apele interioare ale Uniunii Europene și aliniază serviciile de informare și management al traficului, oferite pe sectorul românesc al Dunării (1075 km) la standardele europene: hărți electronice de navigație, sistem de raportare a navelor, avize către navigatori și sistem de

**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ \* SIGURANȚĂ PRIN CALITATE**

identificare automată a navelor. Totodată, este cel mai complex proiect abordat în România în domeniul sistemelor inteligente de transport naval având, în vedere că acoperă toate porturile cu trafic semnificativ de pe sectorul românesc al Dunării (23 de locații de la Sulina la Moldova Veche), oferind servicii operatorilor din transportul pe căile navigabile.

Creșterea activităților de transport naval, cât și înființarea a noi departamente și servicii, extinderea activităților existente, elaborarea de noi proceduri și metode specifice și implementarea sistemului VTMS necesită deplasări periodice ale inspectorilor în porturile și oficiile de căpitănie în teritoriu pentru revizii tehnice și certificare a navelor, precum și omologări de produse industriale din domeniul naval, cât și controale și verificări pentru menținerea în stare de funcționare a sistemului VTMS în toate locațiile acestuia, deplasări care conduc la necesitatea

asigurării unui număr majorat de mijloace de transport rutier.

Asigurarea combustibililor pentru autoturismele necesare desfășurării în bune condiții a activității Autorității Navale Române se realizează, conform prevederilor legale în vigoare, de la un singur furnizor care nu are centre de aprovizionare în toate locațiile căpităniilor și oficiile acestora. Transportul combustibililor de la furnizor, către sediile căpităniilor și oficiilor acestora trebuie asigurat cu mijloace de transport adecvate și anume autospecialele cisterne de transport combustibil, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 258/2004 pentru modificarea și completarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a

aderat prin Legea nr. 31/1994, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.374/2000.

Au fost întreprinse, la vreme, demersurile legale prevăzute de art. 5 alin. (3) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 50/2005. Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat un proiect de Hotărâre a Guvernului, pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1133/2002 privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române, ce a fost avizat de ministerele interesate și care apoi a fost supus aprobării.

Autoritatea Navală Română funcționează astăzi ca o instituție guvernamentală cu totul europeană, organizată pe principii și pe model comunitar.

## 30 de ani de la prima echilibrare a manevrelor fixe ale bricului N.S. „Mircea”

(urmăre din pag. 14)

asigurau întreaga comandă a aparatului necesare. În câteva zile care au urmat, aparatul era în „Institut” și lucrarea putea începe. Am selecționat cei mai buni studenți ai anului II Electromecanică (dintre care nu-i pot uita pe Brăilescu Constantin și Păun Victor) și împreună cu colegul și prietenul Zidaru Nicolae ne-am „mutat” cartierul general la bric. Am pus „planul” în aplicare și ne-am apucat de lucru. În fotografia alăturată poate fi văzut Păun Victor în timpul măsurătorilor eforturilor permanente din „cabluri”.

După două săptămâni de lucru continuu, eram în posesia datelor reale. Evident, situația era critică. Simetria necesară eforturilor din manevre (în raport cu planul diametral al navei) era total compromisă. Unele manevre „făceau burtă”, iar altele – în compensație – puteau ajunge să fie suprasolicitate în situații critice.

Întrucât „reacordarea” cu ciocanul de lemn nu mai putea să fie luată în considerare, trebuia imaginat un „model” de calcul, care să conducă la valorile necesare inițiale ale „tensiunilor” din cabluri. Și aceasta nu putea fi decât cel corespunzător unui sistem multiplu „static nedeterminat” care să sugereze cât mai fidel, situația reală.

Calcululele au condus la valorile necesare ale eforturilor (tensiunilor), în vederea unei noi echilibrări, după reparații și înlocuirea manevrelor compromise.

Studiul complet, cuprinzând toate datele și valorile necesare reechilibrării a fost înaintat conducerii Institutului și prin aceasta, Comandamentului Marinei Militare.

Ceea ce s-a putut realiza și s-a realizat atunci, a fost un uriaș efort – încununat de succes – datorat tuturor celor care au gândit și acționat în sensul materializării lui. Au trecut de atunci 30 de ani.



# Marea Neagră (II)

**Marea Neagră, o mare închisă între două continente: Europa și Asia.  
Reglementarea navigației prin strâmtorile Mării Negre  
în perioada ce a urmat încheierii primului război mondial**

## Conferința de la Lausanne (1922 – 1923)

Comandor (r) Ion APOSTOL

Prima parte a acestui articol a fost publicată în nr.64 al revistei noastre.

Conferința de la Lausanne a avut pe agenda lucrărilor ei două probleme importante, care interesau comunitatea statelor europene în perioada imediat următoare încheierii primului război mondial:

- rezolvarea complicatelor probleme ale Orientului Apropiat, consecință a semnării de către Turcia și puterile Antantei a Tratatului de la Sèvres, la 10 august 1920;

- reglementarea juridică internațională a navigației prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, calea de legătură între Marea Neagră și celelalte mări ale oceanului planetar.

### 1. Un scurt “remember” istoric

Ne amintim că în august 1914 a început primul război mondial, declanșat între două mari coaliții de state:

- Puterile Centrale, alianță având ca protagoniste principale Germania și Austro-Ungaria;

- Antanta, alianță formată inițial din Anglia, Franța și Rusia, la care ulterior după începerea ostilităților, s-au alăturat și alte state, printre care și România.

În contextul evenimentelor de la aceea vreme, după trei luni de așa zisă neutralitate, la 29 octombrie 1914 Turcia a intrat “de facto” în război, alăturându-se coaliției Puterilor Centrale.

Ieșind victorioase din acest mare conflict armat, încheiat cu pagube materiale imense și pierderi de vieți omenești, puterile Antantei au hotărât să legalizeze dezmembrarea Turciei printr-un act internațional.

Ca urmare în contextul evenimentelor legate de încheierea războiului, guvernul de la Istanbul, fără o susținere politică reală în țară, a fost obligat să semneze cu puterile Antantei, la Sèvres în Franța,



un tratat de pace înrobitor (10 august 1920).

(Sèvres, orașul în sud-vestul Parisului, cunoscut prin celebra sa manufactura de porțelanuri, ce-i poartă numele).

Tratatul, mai sus amintit, prevedea că Turcia urma să piardă în favoarea unora din statele Antantei o serie de teritorii și localități, atât în zona europeană, cât și din întinsul podiș al Anatoliei (Asia Mică).

În acest sens în tratatul de la Sèvres se menționa:

- Tracia de est, orașele Adrianopol și Izmir să fie cedate Greciei;

- Orașul Mosul să aparțină Angliei (Mosul – oraș în nordul Irakului, pe malul drept al Tigrului);

- Teritoriile de la frontiera cu Siria să treacă sub administrarea Franței;

- În estul Anatoliei se preconiza crearea Armeniei independente și a Kurdistanului.

- Strâmtorile Bosfor și Dardanele urmau să treacă sub administrare internațională.

În urma pierderii acestor teritorii, Turcia era redusă acum la un stat mic, cu o populație compact musulmană, stat situat undeva între Ankara și Marea Neagră.

Semnarea tratatului de la Sèvres de către guvernul sultanului a stârnit un val de mânie în Turcia, nefiind niciodată

recunoscut de poporul turc. În consecință acesta și-a intensificat lupta pentru independență națională.

După ce încercarea puterilor Antantei de a înăbuși lupta poporului turc s-a soldat fără succes, s-a trecut la intervenția armată deschisă. Drept urmare, în vara anului 1920, armata greacă, înarmată de puterile Antantei, a început ofensiva militară împotriva Turciei. În scurt timp sub ocupația greacă au căzut o serie de localități printre care Adrianopol, Bursa și Balâkeșir (podiașul Anatoliei).

Ofensiva trupelor grecești a fost oprită cu greu de abia la 10 ianuarie 1921, pe raza micii localități Inonû, la 40 km-vest de Eskișehir. Deși oprirea ofensivei a refăcut și întărit moralul armatei turce, la acel moment al luptei, aceasta nu mai avea resurse materiale și forța necesară să treacă la contraofensivă; a urmat o perioada de stabilizare a frontului.

În primăvara anului 1921, Adunarea Națională a Turciei, la a cărei președenție se afla acum Mustafa Kemal (Ataturk), a reușit să ia o serie de măsuri de întărire a armatei. Drept urmare, în august 1921, în marea bătălie de pe râul Sakaria (Anatolia), turcii reușesc să oprească definitiv ofensiva trupelor grecești, succes care a permis ca la 18 septembrie 1922 întreaga Anatolie să fie eliberată.

Pentru victoria de pe râul Sakaria, care a hotărât soarta războiului în favoarea turcilor, lui Mustafa Kemal Adunarea Națională a Turciei i-a conferit titlul de “Gazi”, adică “Învingătorul”.

Înfrângerea armatelor grecești s-a soldat cu urmări deosebit de grele pentru participanții la intervenția împotriva Turciei. Astfel:

- În Grecia, regele Constantin a fost silit să abdice, în urma organizării unei lovituri de stat;

- Cinci miniștri, împreună cu comandantul suprem al armatei grecești, fiind găsiți vinovați de dezastrul de pe frontul din Anatolia, au fost arestați și executați;

- În Anglia, cabinetul primului ministru

Lloyd George a fost silit să demisioneze.

În Turcia, Adunarea Națională de la Ankara a denunțat Tratatul de la Sèvres (1920) semnat de guvernul sultanului.

La 1 noiembrie 1922, Adunarea Națională a Turciei a declarat că instituția "sultanului calif" este desființată, nu mai există, ea aparținând trecutului. În locul instituției sultanului a fost instaurată republica laică Turcia, sub președenția lui Mustafa Kemal (Ataturk).

Nereușind să înfrângă rezistența poporului turc, puterile Antantei au fost puse în situația de a invita Turcia să participe la Conferința de pace de la Lausanne.

## 2. Conferința de la Lausanne (1922-1923)

Lausanne, oraș în Elveția situat pe malul lacului Lemane, este unul din frumoasele și căutatele obiective turistice ale Țării Cantoanelor. (Notă: lacul Lemane = lacul Geneva).

Localitatea, cu o populație în jur de 150.000 locuitori, întinsă pe 3 coline la o altitudine medie de 475m, oferă vizitatorului o vedere superbă asupra lacului Lemane și a munților Alpi din apropiere.

Calitățile climatului sănătos și frumusețea peisajelor din împrejurimi au făcut din Lausanne un loc de sejur din cele mai apreciate, oraș preferat organizării diferitelor reuniuni internaționale.

Așa cum s-a subliniat în primele rânduri ale acestui articol, organizarea conferinței de la Lausanne a fost impusă cu prioritate de necesitatea rezolvării complicatelor probleme ale Orientului Apropiat, apărute după semnarea Tratatului de la Sèvres (1920), cât și a urmărilor înfrângerii Greciei, în războiul greco-turc (1920-1922).

Conferința s-a deschis la 20 noiembrie 1922. Agenda concretă a lucrărilor ei a fost preluată de diplomația britanică al cărei reprezentant în calitate de ministru de externe, era lordul George Curzon. Inițial, lucrările importante reuniuni internaționale trebuiau să se încheie în cel mult 3 săptămâni. Dificultatea problemelor ce urmau a fi rezolvate și pozițiile diferite prezentate de delegațiile statelor invitate au prelungit însă conferința până la 24 iulie 1923.

Statele participante la conferința de la Lausanne au fost:

- Marea Britanie, Franța și Italia, în calitate de inițiatori ai reuniunii;
- Japonia, Grecia, România, Iugoslavia și Turcia;
- S.U.A. au trimis un observator;

- Bulgaria, Albania, Olanda, Spania și Portugalia, Norvegia și Suedia, invitate pentru discutarea anumitor probleme;

- Uniunea Sovietică, a cărei delegație a fost admisă să participe la conferință, numai în comisia pentru problemele legate de regimul strămtorilor.

Trecându-se la discutarea și rezolvarea problemelor de pe agenda conferinței, în concret la Lausanne, consfințindu-i victoria în războiul greco-turc (1920-1922), Turciei i se reda acum tot ce i se luase prin semnarea de către guvernul sultanului a tratatului de la Sèvres, în 10.05.1920.

În administrarea guvernului de la Ankara, revin astfel:

- Tracia de est, cu orașul Adrianopol, în zona europeană a Turciei;

- Izmirul și toate celelalte teritorii care-i fuseseră ocupate de Grecia în Asia Mică.

Înlocuirea Tratatului de la Sèvres (1920) cu Tratatul de la Lausanne (1923) s-a constituit într-o mare victorie a poporului turc pe calea recăștigării independenței sale naționale, după înlăturarea sultanului (1.11.1922) și instaurarea republicii laice a Turciei, sub președenția lui Mustafa Kemal (Ataturk).

În ceea ce privește regimul strămtorilor, discuțiile generale legate de această problemă au început în ziua de 4 decembrie 1922, prin alocuțiunea reprezentantului Marii Britanii, lordul George Curzon. Subliniind necesitatea unei libertăți depline a navigației în zona strămtorilor, șeful delegației britanice în cuvântul său a prezentat teza conform căreia problema strămtorilor privește nu numai Turcia și pe vecinii ei, statele

riverane Mării Negre, ci și pe celălalte state ale comunității internaționale.

Rezumând, plecându-se de la punctul de vedere al delegației Marii Britanii, din cuvântul participanților la conferință s-au conturat, în principal, două poziții cu privire la regimul strămtorilor Bosfor și Dardanele:

1. Statele Antantei propuneau ca reguli generale ale navigației prin strămtori:

- deplina liberate de deplasare prin această zonă maritimă, atât a navelor comerciale, cât și a celor militare, în timp de pace;

- în timp de război, dacă Turcia este neutră, regimul navigației prin strămtori rămâne același pentru toate categoriile de nave, fie comerciale fie militare;

- în timp de război, Turcia fiind beligerantă, numai navele militare ale statelor neutre puteau străbate strămtorile; în ceea ce privește navele de comerț ale statelor neutre, acestea aveau cale liberă de navigație prin zonă, cu condiția de a nu acorda asistență beligeranților inamici Turciei.

- demilitarizarea țărmurilor, europene și asiatic în zona strămtorilor, o comisie internațională urmând să vegheze și să inspecteze această demilitarizare;

- în urma demilitarizării strămtorilor, Turciei i se acordă garanții colective de către statele semnatare ale convenției, prin intermediul Ligii Națiunilor, în caz de violare a regimului de navigație liberă prin strămtori.

Acestea erau propunerile statelor Antantei, participante la conferință. Poziția lor în privința demilitarizării și a deschiderii strămtorilor, de departe se observă că este motivată de amintirea înfrângerilor suferite de trupele aliate în



primii ani ai primului război mondial pe frontul din peninsula Gallipoli (Gelibolu).

În cercurile Antantei se aprecia că existența fortificațiilor și închiderea strâmtorilor atunci au dezavantajat enorm lupta dusă de aliați pentru deschiderea frontului în Balcani.

Acum, în calitate de învingători socoteau că este nimerită ocazia de a se pune la adăpost față de o eventuală reeditare a acelei amare situații.

2. Punctul de vedere, poziția, guvernului Adunării Naționale a Turciei de la Ankara a fost expus de delegatul acestui guvern, Ismet-pașa. Principalele idei din alocuțiunea delegatului Turciei erau:

- turcii stăpânesc strâmtorile de cinci secole, această zonă maritimă prezentând un interes deosebit pentru țara sa;

- statul otoman nu a întreprins niciodată un act contrar prevederilor tratatelor internaționale cu privire la strâmtori;

- a nu fortifica strâmtorile înseamnă a lăsa regiunea cea mai sensibilă și cea mai importantă a Turciei fără mijloace de apărare, în cazul unui atac prin surprindere;

- Turcia ar fi pusă în situația de a-și vedea capitala, Constantinopolul, distrusă printr-o lovitură dată de flota unui stat străin sau ocupată de trupele unei puteri;

- navele militare străine care treceau prin strâmtori puteau să pună în pericol zona maritimă Bosfor-Dardanele; ca urmare se impunea ca strâmtorile să fie fortificate și dotate cu tehnica militară existentă;

- limitarea forțelor navale care se îndreptau spre Marea Neagră, în așa fel ca acestea să nu prezinte un pericol pentru cele două strâmtori;

- acordarea unui minim de mijloace de apărare Peninsulei Gallipoli;
- necesitatea pentru Turcia de a întreține arsenale la Constantinopol și în zona strâmtorilor;

- libertatea de navigație pentru navele comerciale în timp de pace, cât și în vreme de război; în cazul că Turcia s-ar afla în război, navele comerciale trebuiau să se supună unui control;

- recunoașterea suveranității Turciei asupra unor insule din Marea Egee: Imbros, Tenedos, Samotrace.

Argumentele delegatului turc erau puternice, dar la data ținerii conferinței de la Lausanne, Turcia era epuizată după efortul suprem de a-și salva teritoriul național în urma încălcării granițelor sale de către trupele grecești. În contextul situației politice internaționale de la acea

dată se desprindea vizibil concluzia că nu argumentele sunt cele care au întâietate, ci raportul de forțe.

De remarcat că poziția Turciei la conferință a fost sprijinită cu argumente asemănătoare de către delegația Uniunii Sovietice, care vedea în deschiderea strâmtorilor pentru navele militare, cu adresă subînțeleasă la navele puterilor Antantei, un pericol pentru interesele recentului stat sovietic, în Marea Neagră.

La conferința de la Lausanne România a fost reprezentată de I.G.Duca (1879-1933), om politic în perioada dintre cele două războaie mondiale, fruntaș al Partidului Național Liberal. A fost de mai multe ori ministru și apoi prim-ministru (1933).

În prezentarea punctului de vedere al României în problema strâmtorilor, delegatul român a relevat importanța zonei maritime Bosfor-Dardanele pentru țara sa din punct de vedere economic și politic.

În alocuțiunea lui, I.G.Duca sublinia că România nu dorește să joace rolul de instrument în mâinile altor puteri, iar dacă ea cere libertatea navigației prin strâmtori pentru toate navele, comerciale sau militare, aceasta o face nu pentru că ar fi presată de alte state, ci numai cu scopul unic în care-și vede propriile ei interese.

După tratative îndelungate, uneri tensionate (delegația turcă a părăsit sala de ședințe), Conferința de la Lausanne s-a încheiat la 24 iulie 1923.

În final, convenția adoptată de participanții la conferință, în rezumat, prevedea:

- În timp de pace, libertatea completă a navigației prin strâmtori pentru toate navele comerciale, indiferent de pavilion sau de încărcătura ce o transportă; Aceleași condiții erau valabile și în stare de război Turcia fiind neutră;

- În vreme de război, Turcia fiind beligerantă, în conformitate cu drepturile conferite de legile internaționale ale războiului, Turcia nu avea dreptul de a opri trecerea prin strâmtori a navelor comerciale neutre.

- Navele militare puteau trece nestingherite prin strâmtori atât ziua cât și noaptea, indiferent de pavilion, dar neputând staționa în zona celor două strâmtori: Bosfor și Dardanele.

- Submarinele erau obligate să străbată strâmtorile navigând la suprafață.

- Guvernul turc era autorizat să mențină pentru pază în zonă o garnizonă constituită din 12.000 de soldați.

- Strâmtorile au fost demilitarizate;

s-a înființat o comisie internațională a strâmtorilor, care veghea la aplicarea convenției. Comisia era formată din Franța, Marea Britanie, Italia, Japonia, Grecia, România, Bulgaria, Iugoslavia și Uniunea Sovietică.

- Unul din articolele Convenției (art. 15) stabilea obligația comisiei strâmtorilor de a-și exercita misiunea sub auspiciile Ligii Națiunilor, căreia trebuia să-i prezinte un raport anual asupra activității sale.

Un alt articol (art. 18) conținea prevederea conform căreia Turciei i se acorda garanții colective în situația când zona maritimă a strâmtorilor ar fi fost expusă unui atac prin surprindere, ce ar fi putut periclita libertatea navigației prin Bosfor și Dardanele.

Câteva concluzii:

- Din lectura sumară a conținutului articolelor convenției adoptată de Conferința de la Lausanne (1923) ne dăm seama că a avut câștig de cauză poziția puterilor Antantei. Forța a învins argumentele.

- Evenimentele ulterioare Conferinței de la Lausanne, cu referire concretă la cele ale anilor 30:

- agresiunea Chinei de către Japonia (1931);

- venirea lui Hitler la putere în Germania (1933);

- atacul Italiei împotriva Abisiniei (1935);

- acordul naval anglo-german (1935), au arătat cât de justificată a fost atitudinea guvernului turc, când a acceptat cu îndoială să semneze convenția referitoare la regimul de navigație prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, adoptată de conferința de la Lausanne.

- În contextul nou al acestor evenimente, la 11 aprilie 1936 guvernul Turciei a adresat o notă guvernelor statelor semnatare ale Convenției de la Lausanne, prin care acestea erau invitate să înceapă negocieri pentru încheierea unui nou tratat, care să reglementeze regimul strâmtorilor Mării Negre.

Cu excepția Italiei, statele invitate au răspuns favorabil notei Turciei. Noua conferință internațională privitoare la strâmtori s-a întrunit la 22 iunie 1936, la Montreux-Elveția. De data aceasta la celebra Conferință, a cărei convenție este valabilă și astăzi, România a fost reprezentată de marele său diplomat Nicolae Titulescu (1882-1941).

(Despre Conferința de la Montreux - 1936 într-un număr viitor al revistei "Marea noastră").

(*va urma*)

# Litoralul românesc al Mării Negre (I)

colonel (r) Vergiliu MOROIANU



Colonelul (r) Vergiliu Moroianu s-a născut la 12 ianuarie 1932 în Constanța. După absolvirea liceului a urmat Școala Militară de Topografie din București, pe care a absolvit-o ca șef de promoție, la 23 august 1955.

A ocupat diferite funcții în Direcția Hidrografică Maritimă, unde a fost repartizat la absolvire, până în februarie 1990, la pensionare.

A executat ridicarea topo și hidrografică a litoralului românesc în perioada 1956-1965. După anul 1970 a lucrat la Biroul Cartografie și Documente Nautice ca redactor principal al hărților de marină. A redactat și condus lucrările de editare ale primului pliant al Portului Constanța la scara 1/10000 în anul 1988

Este membru al Ligii Navale Române de la data reînființării asociației noastre în 1990.

Litoralul românesc al Mării Negre se întinde pe distanța de 245 km, de la granița cu Bulgaria (punctul geodezic, movila Vama Veche), până la Brațul Chilia. El are o orientare generală pe direcția sud-nord și de la vest la nord-est, după cum urmează:

- de la Vama Veche la Capul Midia direcția generală este de la sud la nord;
- de la nord Capul Midia la nord Gura Portiței faleza și cordonul litoral iau direcția nord-nord-est;
- de la nord Gura Portiței la punctul Ciotic (Ciatica) și insula Sacalin pe direcție aproximativă nord-est-est;
- de la sud insula Sacalin la Sulina direcția devine din nou sud la nord.

Din punct de vedere altimetric se disting două zone bine definite:

- zona înaltă (cu faleză), cu înălțimi ce variază de la 5 la 30 metri, de la Vama Veche la Vadu;
- zona joasă, cu plăji și grinduri, de la gura Buhazului până la Sulina.

De-a lungul celor 245 km ai litoralului sunt de semnalat următoarele puncte mai caracteristice:

- în zona de sud (cu faleză): movila Vama Veche, cap Aurora (Pădurea Comorova), cap Tuzla, cap Agigea, cap Constanța, cap Singol, cap Clisargic, cap Midia;
- în zona joasă (cu grinduri și plăji): gura Buhazului, gura Periboina, Gura Portiței, Leahova, Perișor, La Zătoane, Ciotica, insula Sacalin, gura Sfântu Gheorghe, Câsla Vădanei, gârla Împuțită, gura Sulina, gura gârla Musura.

Zona înaltă este întreruptă în mai multe

locuri de gurile văilor dobrogene mai mari precum: valea Albești, prin gura lacului Mangalia, valea Dulcești prin gura lacului Tatlageac, valea Techirghiol prin gura lacului Techirghiol, valea Neagră prin gura lacului Siutghiol, valea Casimcea prin gura lacului Tașaul și de o serie de văi mai mici, la gura cărora s-au format în final plajele Vama Veche, plaja mlaștină Mangalia, plajele Costinești, Agigea, Mamaia și Năvodari.

Faleza litoralului românesc, cu puține excepții, apare ca un perete abrupt, aproape vertical, care se sprijină la bază pe o placă de calcar, ce se continuă uneori sub apa Mării Negre. În peretele falezei, privit dinspre mare, se disting mai multe



straturi, aproape horizontale, de culoare cafenie-brună către negru.

Zone amenajate ale falezei: Mangalia, Saturn, Olimp, Neptun, Eforie Nord (blocurile din complexul Delfinul, Steaua de Mare), Constanța, Mamaia, Năvodari.

Din mare pe litoral, pot fi folosite de la uscat următoarele repere: Movila Vama Veche, Castelul de apă 2 Mai, Farul Mangalia, biserica Mangalia, antena de poștă din Mangalia, Cap Aurora (Hotel Capitol), Movila Dulcești, castelul de apă Moșneni, hotelul Tineretului Costinești, antena TV Techirghiol, farul de aterizare Constanța, farul de intrare în portul Constanța, biserica Sf. Gheorghe din Constanța, hotelul Parc din Mamaia, farul de intrare în portul Midia, farul Midia, biserica Vadu, farul Gura Portiței, semnalul de navigație insula Sacalin, farul Sf. Gheorghe, semnalul de navigație Câsla Vădanei, farul de aterizare Sulina.

De la Vama Veche, punctul geodezic movila Vama Veche pe o distanță de 800 metri, spre nord, faleza descrește ca înălțime treptat de la 18 m, până la 6 m – în dreptul satului Vama Veche.

Panta falezei în această zonă este foarte mare, ce nu admite accesul la firul apei – cu piciorul sau cu mijloacele auto. Plaja (distanța dintre firul apei – cu piciorul peretelui) este îngustă 6-8 m. La firul apei sunt aruncate multe scoici și melci și un nisip de granulație mare. Din loc în loc, la firul apei, și chiar în apă, apar pietre mari care sunt o continuare a plăcii de calcar de la bază.

De aici pe o distanță de 1400 m, spre nord, pe o lățime de 250-300 m se află plaja Vama Veche. Plaja cu un nisip de o granulație mijlocie spre fin, crește ca înălțime de la firul apei (zero metri) la 3 m la drumul național Mangalia-Vama Veche. Plaja, la data ridicării topografice (1956), nu era amenajată. Ea era folosită drept carieră de nisip pentru șantierele de construcții din Mangalia și Constanța. Accesul vehiculelor până la firul apei este posibil cu ușurință. Pe plajă creșteau scaieți, ciulini și alior. Pe plajă se află o singură clădire care adăpostea o mică subunitate de marină. În apropiere se află satul Vama Veche, cu câteva gospodării, al cărui număr de locuitori este în continuă scădere.

În interiorul uscatului către vest, se întinde podișul litoralului a cărui înălțime crește pe măsură ce ne deplasăm de la



→ plajă. Se cultivă în special păioasele cu tulpină mică. Porumbul și floarea soarelui nu sunt admise în zonă.

De la plaja Vama Veche, spre nord, apare din nou faleza ce ia din nou aspectul de perete vertical. Panta terenului crește destul de repede și cota sa ajunge în dreptul movilei Viile 2 Mai la 20 m. Lungimea falezei (de la plaja Vama Veche la sud de 2 Mai) este aproximativ de 2000 m. Plaja în acest sector este îngustă cu nisip mare și multe scoici. La firul apei apar din loc în loc pietre mari, în unele locuri sub formă de placă de calcar, ce se întind de sub faleză. După furtună, pe plajă, sunt aruncate multe scoici și vegetație marină. Panta terenului după ce ajunge la cota de 20 m în dreptul movilei Viile 2 Mai, scade ușor către nord, uniform, ajungând la 14 m în dreptul unui punct pescăresc, pentru ca apoi, după o viroagă, să poată atinge în nordul sectorului cota de 18 m.

Accesul pe plajă, cu piciorul și cu autovehiculul, se poate face numai prin viroaga din nordul zonei.

Terenul dintre faleză și drumul național era cultivat cu viță de vie, fosta proprietate a C.A.P. 2 Mai.

De la Viile 2 Mai, spre nord, terenul se menține ridicat pe un sector de 1000m; aici dispăre aspectul de faleză abruptă. Panta terenului devine accesibilă omului, plaja se mărește la 50m apoi la 100m și după o scurtă îngustare se lărgeste la 50-100m și chiar 150m. Pe plajă – cunoscută cu numele 2 Mai – nisip de granulație mijlocie. La firul apei apar din lac scoici și melci. Accesul pe plajă se poate face cu ușurință, cu piciorul, în întreaga zonă. Cu autovehicule, numai într-o anumită zonă a satului 2 Mai și pe un drum special pentru autovehiculele care aduc marfa la un complex comercial.

Înălțimea falezei crește de la zero, de la nivelul apei la 4m. Cota terenului descrește uniform de la 18m la 4m în dreptul Școlii Generale din sat. De la acest punct până la digul de sud al avanportului Mangalia faleza înaltă dispăre și se formează plaja din fața lacului Mangalia, care are o lățime ce variază de la 150 la 200m, înaltă de 1,5-2m. În prezent plaja este în continuă transformare prin lucrările șantierului naval Mangalia și a noului port.

În fața orașului Mangalia faleza are o înălțime maximă de 12m. Aici ea a fost amenajată începând din anul 1959, fiind întreruptă în multe locuri, de scările de acces la plajă. Panta terenului este mult îndulcită în terase, acoperite cu spații verzi și flori. Cota și panta falezei descrește ușor din dreptul blocului IGAF, către nord, spre clădirea Muzeului Arheologic și atinge



cota minimă în dreptul Sanatoriului T.B.C. Mangalia. Din acest loc terenul crește din nou și ajunge la cota 12m în dreptul noilor hoteluri de la Stațiunea Saturn.

Plaja, în fața falezei Mangalia, are o lățime maximă de 180-200m, cu nisip foarte fin. Lățimea plajei descrește către nord și ajunge în dreptul Muzeului și la Sanatoriul TBC la 10-15m. Aici apar la firul apei scoici și melci; din loc în loc la firul apei apar și pietre mari. În dreptul stațiunii Saturn plaja se mărește la 40-50m. În apa mării s-au constituit mai multe diguri în formă de T și Y în scopul de a se mări plaja. În interiorul uscatului, până la mlaștina Mangalia, s-au construit mai multe hoteluri moderne ce formează Stațiunea Saturn.

De la hotelul Hora din Saturn până la stațiunea Venus, pe o distanță de 1300m, faleza dispăre. Mlaștina Mangalia este despărțită de apele Mării Negre de un perisip, care formează o plajă a cărei lățime variază între 100-150m. Înălțimea plajei variază între 2-3m. Între plajă și mlaștină s-a construit o șosea care face legătura între Mangalia, Saturn-Neptun și Olimp. Pe plajă s-au construit mai multe clădiri (magazine, bufete, dușuri) pentru deservirea turiștilor pe timpul sezonului

estival.

Mlaștina Mangalia ocupă spațiul delimitat de: plajă, stațiunea Neptun; drumul național Constanța-Mangalia, teritoriul GAS Mangalia, Herghelia și Campingul Saturn.

Mlaștina este acoperită cu stuf și papură. În apropiere au fost descoperite mai multe izvoare sulfuroase.

De la Vama Veche la mlaștina Mangalia, litoralul are o orientare generală sud-nord. De la punctul unde mlaștina se scurge în mare și de unde începe stațiunea Venus, faleza reapare și înaintează în mare aproximativ 120m și apoi se îndreaptă din nou spre nord, permițând ca pe o distanță de 250-300m să formeze un golf și o plajă, loc unde de altfel a fost amenajată plaja stațiunii Venus.

Atingând cota de 10m, faleza înaintează din nou în mare circa 400m formând capul Aurora, primul cap proeminent al litoralului românesc. Înălțimea falezei atinge în acel punct 13m. Ea a fost mult modificată și corectată prin lucrările de modernizare a plajei Vanus.

La Cap Aurora s-a amenajat stațiunea cu același nume cu hotelurile ce au o arhitectură diferită de a celorlalte stațiuni. De la cap Aurora faleza se îndreaptă din nou către nord. Înălțimea sa scade treptat de la 13 la 6m. Aspectul general al falezei este și aici puternic modificat. El apare ca o zonă verde, taluzată, întreruptă în mai multe puncte de scări și clădiri care ajung până la mare. Punctul cel mai reprezentativ din această zonă este hotelul Capitol străjuit de alte hoteluri cu nume de pietre prețioase: Onix, Agat, Opal etc.

De la hotelul Capitol, spre nord, pe o distanță de 2000m se află plaja Neptun care are o înălțime ce variază de la zero la 3m și o lățime medie de 100-120m. Plaja separă apele mării de două lacuri, ce au fost realizate prin dragarea mlaștinei Comorova. La vest de lacurile amintite au fost ridicate hotelurile ce formează stațiunea Neptun, după hotelul cel mai important cu același nume. În partea de nord a stațiunii Neptun, reapare faleza care crește ca înălțime treptat de la sud la nord, atingând cota maximă întâlnită pe litoral de 20m. În această zonă, prin soluții arhitectonice îndrăznețe, faleza abruptă a fost amenajată în trepte mari, succesive pe care s-au amplasat construcții de o frumusețe rară. Aici a apărut stațiunea Olimp cu cele mai frumoase puncte turistice de la malul mării. Plaja este îngustă, dar amenajată. Mai multe diguri construite în mare fac ca plaja să crească.

(va urma)

# Liga Navală Română

## Careul Tineretului

După „Careul Doamnelor LNR” și „Careul Marinarilor Veterani”, cel mai nou CAREU LNR este cel al „TINERETULUI”, constituit în urma Adunării Generale de la 12 mai 2007. Una din primele acțiuni a noi formațiuni create a fost „Expediția nautică de odihnă activă și creație artistică”. Traseul expediției – desfășurată în perioada 13-26 august 2007 – a fost: București-Tulcea (cu microbuzul), Tulcea-Sulina (cu șalupa), canalele Deltei Dunării și retur. La acțiune au luat parte 15 membri ai LNR din capitală.

La Casa de Cultură a Sindicatelor din Tulcea, în perioada 15-20 august 2007, membri Careului Tineretului au participat cu lucrări de artă plastică și lucrări literare, în cadrul unei ample expoziții deschisă în orașul port, inima Deltei Dunării.

Principalele activități s-au desfășurat la Sulina în perioada 20-26 august a.c. fiind organizate de Primăria orașului Sulina, filiala LNR București, filiala LNR Sulina și Careul tineretului LNR. Evenimentele au avut loc la Muzeul Farului Vechi CED. În cadrul expoziției de la Far au expus picturi Aurelia Ciobanu, Ion Hulțoană, Ecaterina Mihai, Alexandra Radu, Gabriela Radu, Valeriu Stoica și Ana-Maria Vasilescu – precum și sculptorii Laurențiu Macarie – marmură și Vasile Marin – lemn. Tot la Farul din Sulina tinerii poeți ai Careului și-au lansat – la 21.09 – propriile cărți: Daniela Milu „Transplant de ghimpi” și Cristian Balint „Nocturnele lumii”.

Evenimentul a culminat cu oficierea căsătoriei civile a celor doi tineri în Sala de expoziții de la Far de către primarul orașului



Sulina, domnul Aurel Dumitriu. Au adresat calde cuvinte mirilor și celor prezenți ing. Ilarion Barbu, prim-vicepreședinte LNR; dr. Ilie Roșianu – critic de artă și doamna Ilinca Mihăilă – vicepreședinte cultural al filialei LNR Sulina.

Artistul fotograf Liviu Simioncencu a immortalizat pe peliculă principalele momente ale celor trei acțiuni – vernisajul expoziției, lansarea de carte și căsătoria tinerilor. Cercetașii marinari din Sulina – în uniforme – au recitat din creația poezilor, toată lumea a cântat „Mulți ani trăiască” și s-a ciocnit o cupă de șampanie în cinstea poezilor căsătorii, eveniment în premieră desfășurat la Sulina într-un cadru profund marinăresc. Menționăm că

orașul a fost pavoazat cu numeroase afișe color ce anunțau evenimentele de la Farul din Sulina. Mulțumim pe această cale domnului ing. Florin Gușman, vicepreședinte LNR – editor al afișului respectiv.

Tot la „Farul vechi CED”, în lunile august-septembrie 2007, s-a putut vizita expoziția „Dunărea – de la Cazane la vărsare – imagini de epocă”, în organizarea Muzeului Național Brukental, Muzeului de istorie Sibiu, Muzeului județean de istorie Brașov, Institutului de cercetări eco-muzeale Tulcea și Primăria Sulina. Cele mai interesante exponate au fost vechile hărți format „A-zero” ale tuturor județelor dunărene ale României Mari. Se menționează faptul că activitatea de turism din Sulina s-a revigorat, fiind în funcțiune 19 pensiuni de 2-4 stele, altele fiind în construcție cu sprijinul U.E. La „Serbările mării” desfășurate în perioada 13-15 august a.c. nu mai puțin de 29 de firme locale au sprijinit Primăria și filiala LNR în organizarea „Zilei Marinei Române”. Menționăm că la Sulina flutură permanent pavilionul CED și cel alb al orașului-port având brodată stema albastră cu celebrul far. Localitatea se mândrește cu „fiii săi” celebri: dirijorul George Georgescu (1887-1964), scriitorul-marinar Jean Bart (1874-1933) – ambele case în care ei au locuit fiind – din păcate – în paragină. Alți fii – în viață sunt: dr.ing. Constantin Bondar și cdor (r) Theodor Macarie. Pe frontispiciul Primăriei thronează – la loc de cinste – stema orașului – în marmură roz –realizată de sculptorul

marinar Laurențiu Manuel Macarie, conducătorul șalupei proprii de 45 C.P „LNR 0896-Sulina”, cel ce a condus expediția nautică Tul-cea-Sulina și retur, precum și excursiile artiștilor taberei de creație LNR, pe canalele mirificei Delte. În



port am admirat yachtul de croazieră „Frida”, înregistrat la Stockholm, atras special de Delta Dunării. Membrii „Careului tineretului” au executat în periplurile lor crochiuri la următoarele obiective: Catedrala Sf. Nicolae și Alexandru, cele 7 cimitire ale orașului unde – printre alții – se odihnesc lt.col de marină Mihail Drăghicescu (fiul său, cam Ferdinand Drăghicescu fiind înmormântat la București, în Cimitirul Bălăneanu), Prințesa Ecaterina Moruzzi, nepoata Domnitorului Moldovei; Biblioteca orașenească situată pe strada a III-a, într-un local nou, ridicat cu sprijinul Biroului Atașatului Apărării al ambasadei SUA la București. Au fost primiți de inimoasa doamnă Ilinca, ce păstorește biblioteca, cenaclul literar „Jean Bart” și formațiile de cercetași-marinari. Au vizitat apoi noua construcție P+2 a Căpitaniei Portului Sulina, situată în Piața Centrală a orașului. Gazdă amabilă ne-a fost dl. inspector Dănuț Chiriac, președintele filialei LNR Sulina, ce aspiră să obțină pentru filiala sa titlul de „persoană juridică”, la 7 ani de la înființare și la 10 ani de când – la 6 septembrie 1997 – s-a inaugurat, lângă noua Căpitanie, „Monumentul Eroilor Marinari”.

50 de exemplare din nr.7 al suplimentului „Matelot”, apărut la 15 august a.c. de „Ziua Marinei”, au fost distribuite la Sulina cu prilejul amplelor acțiuni organizate în această vară de „Careul Tineretului” și conducătorii săi domnii Mihnea Bolintineanu și Laurențiu Macarie.

*II. BARBU*

# Piața submarinelor clasice

viceamiral (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Submarinul este o navă cu mare putere de lovire.

Plecând de la capacitatea submarinelor de a supraviețui războaielor și de la ideea de a produce pierderi unui inamic sau de a-i interzice comunicațiile pe mare s-a ajuns de câțiva ani să se manifeste un interes din ce în ce mai mare pentru componenta submarină a flotelor.

Simpla existență a unui submarin permite unei marine militare mai slabe să limiteze în mod direct operațiunile care stau în fața unui adversar mai puternic.

Interesul din ce în ce mai mare pentru arma submarină nu a scăpat din vederea șantierelor navale care cu ajutorul unor tehnologii de prim rang au adus modificări importante în construcțiile navale și au reușit în ultima vreme să producă diverse tipuri de submarine, în special cu performanțe de imersiune, viteză și autonomie crescute și cu sisteme de propulsie diesel-electrice.

Un submarin diesel electric (DE) este mai silențios, mai ieftin de construit și exploatat, mai potrivit pentru anumite acțiuni de luptă în ape mai puțin adânci, pentru operațiuni cum ar fi supravegherea și patrularea pe aliniamente.

În același timp șantierele navale înțelegând interesele pentru asemenea mijloace de luptă sub apă au pus la punct cele mai deosebite strategii comerciale.

În cadrul acestor strategii se constată și un fapt neobișnuit până acum care se referă la deconspirarea în detaliu a caracteristicilor tehnice de construcție.

Aceste date sunt publicate în reviste de specialitate și chiar comerciale, care sunt expuse și la diferite „târguri” pentru nave de luptă de suprafață și submarine.

Firmele constructoare și comerciale cu renume pun la dispoziție potențialilor cumpărători (clienți) fotografii ale elementelor constructive precum și a părților interioare complet echipate.

Toate acestea, cu puțin sau cu mai mult timp în urmă, erau considerate și declarate ca secrete.

A apărut o strategie a deconspirării.

Cerințele de bază ale comerțului își spun, din ce în ce mai mult, cuvântul și în procesul de vânzare și cumpărare a submarinelor. În acest proces orice client dorește să cunoască foarte bine produsul.

În acest fel se pun la dispoziția cumpărătorului nu numai caracteristicile generale ale

dispoziția clienților condițiile operative ale submarinelor construite și aflate în dotare și a celor vândute.

Procesul este mai amplu pentru că șantierele studiază potențialul pieței de desfacere pentru posibili cumpărători, elaborează proiecte în care prevăd și cerințele acestora.

Se elaborează un proiect competitiv pentru export care să satisfacă exigențele pieței și care să obțină acordul statelor majore ale flotelor naționale pentru vânzare.

Marinele naționale se simt antrenate în aceste manevre comerciale adaptând propriile cerințe la cele ale pieței de desfacere pentru a conferi un prestigiu industriei proprii.

Din capul locului șantierele navale sunt interesate să se asigure că proiectele elaborate pentru necesitățile flotelor proprii pot fi adaptate pentru satisfacerea cerințelor altor marine, corespunzător condițiilor de mediu și de operații ale acestora.

Motoarele principale, anumite echipamente, senzori, colectorul principal de date, de regulă pot fi substituite, în cadrul aceleiași configurații interioare a submarinului sau cu modificări modeste pentru a corespunde cererilor.

În general toate flotele interesate de procurarea de submarine pretind proiectanților și constructorilor astfel de cerințe:

- misiunile pe care trebuie să la îndeplinească, eficiența armamentelor, concepția operațiunilor acestora, costurile;
- tehnici speciale pentru micșorarea zgomotului iradiat și autogenerat;
- tehnici speciale folosite pentru micșorarea forțelor de șoc;
- automatizări capabile cu cerințele moderne;
- standarde noi cu privire la duranța mașinilor la diferite viteze, capacitatea bateriilor și o balanță energetică pozitivă;
- sisteme moderne de prelucrare a informațiilor și de transmisiuni;
- standarde de confort pentru echipaj în vederea îndeplinirii unor misiuni prelungite de patrulare;
- duranța marșului cu shnorke-lul;
- completul de armament și mijloace



submarinului, ci și date mai secrete: autonomie în imersiune la diferite viteze de marș, coeficientul de indiscreție (procentul de expunere a shnorke-lului în raport cu durata navigației), coeficientul de siguranță a corpului rezistent ș.a.

Datele deconspirate sunt foarte multe, precise și detaliate așa cum de exemplu s-a petrecut la o conferință la Londra în anul 1984 cu privire la submarinul tip 2400 pentru marina engleză.

Strategia deconspirării adoptată de șantier este în opoziție cu poziția statelor majore ale forțelor navale naționale care au în înzestrare submarine. Aceasta a înlesnit construcția autonomă și punerea în vânzare a noilor submarine.

Statele majore se luptă pentru păstrarea discreției asupra datelor operative, în sensul de a nu pune la

de luptă (torpile, mine) conform solicitărilor cumpărătorilor;

- posibilitatea de transport de oameni și materiale în și din ambele sensuri;

Cumpărătorii doresc un tip de submarin care să pună de acord, atât cât trebuie, factorii conflictuali care se referă la formă, viteză, raza de acțiune, greutatea armamentelor, nevoile echipajului privind habitatul, nivelul de automatizare, autonomia sistemului informațiilor de luptă și sistemul de dare a focului.

Analizând toate tipurile de submarine existente în stare de operativitate este demn de menționat că nu există un submarin perfect care să răspundă cu „brio” la toate cerințele și care să pună de acord factorii conflictuali.

Fiecare proiectant caută să realizeze un tip de submarin cu anumite calități care să atragă beneficiarii cu mai multă sau mai puțină experiență în folosirea acestui mijloc de luptă pe sub apă.

Progresele din domeniul tehnic au permis apariția unei noi generații de submarine convenționale de patrulare.

În prezent pe plan mondial exportul de submarine și de proiecte au crescut considerabil.

Numai în Europa există șase mari șantiere renumite și cu vechi tradiții în construcția de submarine și care predomină piața mondială:

- CANTIERI NAVALI ITALIANI – Italia
- CHANTIERS DUBIGEON – Franța
- HOWALDTS WERKE DEUTSCHE

WERFT (HDW) – Germania

- VICKERS SHIP-BUILDING AND ENGINEERING (VESEL) – Anglia. Șantier care construiește submarine din anul 1884.

- KOKUMS – Suedia

- ROTTERDAM DOCKYARD WILTON FIJENOORD SCHILDAM (RDM) – Olanda

Constructorii de submarine convenționale și-au împărțit piețele și și-au disputat prioritățile astfel:

a) Țările vest europene:

Germania a livrat submarine în: Argentina, Brazilia, Chile, Columbia, Turcia, Grecia, Ecuador, Peru, Venezuela, Indonezia.

Anglia în: Australia, Brazilia, Canada, Chile, Israel.

Franța în: Pakistan, Portugalia, Africa de Sud, Spania.

Olanda în: Taiwan.

b) Fosta URSS în: Algeria, Egipt, Polonia, RS România, India, Vietnam;

c) China în: R.P. D. Coreea, Egipt.

Se pot face multe speculații referitoare la cât de mult timp vor putea șantierele din Europa să mai domine exportul de submarine.

În comercializarea submarinelor există și practica ca odată cu vânzarea



unui anumit tip să se transfere și tehnologia, împreună cu drepturile ca acesta odată produs să poată fi vândut unei a treia părți.

În cadrul competiției actuale o parte din aceste șantiere primesc contracte pentru realizarea unor tipuri de submarine foarte moderne cu performanțe superioare în timp ce alte șantiere sunt în așteptare de comenzi pentru export.

Despre unele tipuri de submarine și șantierele care le construiesc, în numărul viitor al revistei.

(va urma)

*Bibliografie:*

*Naval Force; Défence attaché; Maritime Defence Military Technology; Reviste Maritime Italie*



# Din lirica marină

## Din silabe

### Oglinzi și transparente

Bătrânul dig ce străjuiește  
Oglinda apei transparente  
Își plimbă chipul și privește  
Culori și forme de poveste,  
Pe care valurile fine  
De-abia mișcându-se, le-nclină  
Și le îndreaptă către tine  
Sub luciul apei cristaline

Printre mărgelile de-alge roși,  
Străfulgeră tășuri scurte,  
Gonind ca-n turme, numeroși  
Puișii de pește fără s-asude  
Pe prea albastrele meduze  
Cu pălării moi, grațioase,  
Plecate parcă să colinde  
Lumea tăcerii, sficioase...

Iar lângă pietrele din dig  
Se-ntind poieni de flori ciudate,  
Ce greu petalele-și deschid  
Într-un moment de pietate  
C-apoi cu bruște tremurări  
Să-nchidă-n ele vii pasteluri,  
Lăsând o dără de cerneluri  
Să contureze fundul fin

Printre oglinzile din mare  
În zi de vară liniștită,  
Cu transparente mișcătoare  
Îți poți citi viața trecută  
Iar pe-nserat, cu ursitoare,  
Ce dau târcoale, mincinoase,  
Pe raza Lunii, către stele,  
Te poți urca în Carul Mare

*Prof. Elena STĂNESCU*

31.09.2007  
Constanța

Tu mare  
Cu valuri,  
Cu ape  
Și valuri  
Cu cânturi  
În vânturi,  
Cu șoapte  
În noapte,  
Cu stele  
Și soare,  
Lumini călătoare,  
Cu lună  
Și alge  
Și păsări  
Din lume  
Dă-mi astăzi  
Un nume  
Cât mai frumos  
Și mai duos.

*Prof. Elena STĂNESCU*

29.07.2007  
Constanța

## Pastel marin

Soptește marea-ncețișor  
Pe valuri unduoase  
Cântec de leagăn și de dor  
În armonii duioase.

Se-avântă marea-n ritm de vals,  
Cu mlădieri cochete,  
Un pescăruș, cu timbru-i fals  
Dă glas unor regrete.

Își vede chipul oglindit  
În unda-i sclipitoare  
Și se salută buimăcit  
C-o scurtă fluturare.

Apoi se-upleacă în balans  
Spre marea-ncântătoare  
Să o invite la un dans,  
De nu-i cu supărare.

Finalul este fericit  
Din mal, cât ține zarea,  
Poți admira dansul unit:  
Un pescăruș cu mare

*Ligia Georgiana GAVRILĂ*



# Din lirica marină

## Un stol de păsări s-a topit în mare

Un stol de păsări s-a topit în mare,  
Pe malul verde singur am rămas...  
- De ce sunteți așa frumoase oare  
Sălci de mare – fete de Burgas ?

Poate-ați privit prea mult adâncul apei  
Și cerul ei verzui și despletit,  
Poate smochinii, noaptea, prea aproape,  
Prea mult și prea frumos au înflorit.

Ori marinari pe ape-ndepărtate  
Prea multe leghe v-au purtat în gând,  
Ori vântul mării când adie, poate  
Prea mult în plete-ntârzie jucând.

Trec prin oraș și nu mă simt străin  
Pe străzile care sfârșesc în mare...  
- Ce să vă cânte un poet român  
Venit pe-al vostru țarm din depărtare ?

.....  
E seară. Văd corăbii pescărești  
Cu pânze albe-n larg spunând adio !  
Mai stau privind – e greu să părăsești  
Această mare, oricât ai privi-o.

Se-ntunecă. Deschideți geamul lin.  
Pletele voastre-s ale nopții poate –  
Ce cântă marinarii care vin  
Plutind târziu pe mări îndepărtate ?

Ce cântec să vă adie marea ?  
Ce păsări albe-n zare au pierit ?  
- Târziu, pe străzi, ce să vă cânt eu oare  
Ca să vă fie somnul liniștit ?

*Alexandru E. BACONSKY*



## De plecare

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

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

*Gabriela SECU*

# Marea Noastră

*pentru*

## Pilotul de pe Dunăre\*

Jules VERNE

Este neîndoios faptul că Dunărea sau Istrul, cum îl numeau anticii, izvorăște în marele ducal al Badenului. Geografii afirmă chiar că izvorăște la șase grade zece minute longitudine estică și patruzeci și șapte grade și opt minute latitudine nordică. Dar admitând că această determinare este corectă, ea nu este socotită decât până la minutul de arc – ceea ce poate da loc la o variație destul de importantă; ori era vorba [...] chiar în [de] locul unde prima picătură din apa Dunării începe să curgă spre Marea Neagră. După o legendă care a avut mult timp valoarea unei date geografice, Dunărea ar izvorî în mijlocul unei grădini și anume cea a familiei Fürstenberg. Ea ar avea drept leagăn un bazin de marmură de unde mulți turiști vin să-și umple paharul.



[.....]

Nu, acesta nu e adevărul, autenticul izvor al marelui fluviu. Se știe precis că el (fluviul – n. red.) e format din unirea celor două râuri, numite Breg și Brigsah, care curg de la o altitudine de opt sute șaptezeci

și cinci de metri prin Pădurea Neagră. Apele lor se amestecă în dreptul localității Donaueschingen, câteva leghe mai sus de Sigmaringen (orașel din sudul Germaniei, din regiunea Baden-Württemberg, fostă Hohenzollern – n. red.), contopindu-se sub numele de Dunărea (cele două pâraiașe se contopesc în curtea castelului Fürstenberg, loc considerat în mod convențional, ca izvor al Dunării – n. red.).

Dacă unul din aceste râuri merită mai mult decât celălalt să fie considerat ca

fiind însuși fluviul, acesta ar trebui să fie râul Breg, căci acesta îl întrece pe celălalt prin lungime; el izvorăște în Brisgau.

*\*Fragment reproduc după: Jules VERNE „Pilotul de pe Dunăre”, Ed. Ion Creangă, București, 1985, pag. 18-19.*

## De la Marea Neagră la Pădurea Neagră\*

Șerban GHEORGHIU

Ajungem la Donaueschingen odată cu ora care trimite peste oraș amurgul ce scaldă în diferite nuanțe de lumini.

[..]

Ne îndreptăm cu toții către parcul Fürstenberg, punctul de atracție al orașului, unde, potrivit acordului unanim, se află izvorul Dunării. Am urcat atâtea trepte ale scării din parc, câte ar fi trebuit să urc pentru a ajunge la ultimul etaj al lui „Empire States Building“ (e exagerat, desigur – n. red.). De aici privirile îmbrățișază creste de munți ridicate în înaltul cerului, dominând valea uriașă, unde se unesc cele două pârauri, Brigach și Breg, care izvorăsc din Munții Pădurea Neagră (sub vârful Kendel, 1241 – n. red.), formând aici Jungedonau (Dunărea Tânără), un pârau limpede șerpuiind prin văi și lunci idilice, care se transformă într-un râu de mărimea Mureșului la Alba Iulia, după

ce lasă în urmă orașul industrial Tuttingen.

[..]

Orașelul Donaueschingen (situat la o altitudine de 678 m – n. red.) și parcul izvorului formează un tot armonios, o împletire minunată între apă și munte.

Dintodeauna izvoarele Dunării, prin farmecul naturii, au produs o puternică admirație asupra celor care caută frumusețea peisajelor și liniștea.

La intrarea în parc, vizitatorul este întâmpinat de o placă de marmură

albă, care marchează izvoarele Dunării: DONAU-QUELLE.

*\*Fragment din cartea regretatului scriitor marin Șerban Gheorghiu „De la Marea Neagră la Pădurea Neagră”, Editura Metafora, Constanța, 1996.*



*tineret*

# Marea Noastră

## ...Am văzut născându-se un fluviu...

*Dănuț Chiriac*

Înscriindu-se în limitele curiozității umane, firești, ideea vizitării izvoarelor Dunării are farmecul căutării ineditului unei vacanțe dar, pentru un localnic al micului oraș Sulina, ideea devine visul de o viață.

Beneficiind de o pauză în desfășurarea Festivalului Internațional al Dunării ce s-a desfășurat în orașul Ulm (Germania), în perioada 7-16 iulie 2006, delegația orașului Sulina, ce cuprindea și doi membri ai L.N.R. – Filiala Sulina (Chiriac Dănuț – președinte și Mihăilă Ilinca – vicepreședinte), a vizitat localitatea Donaueschingen, punctul din care bătrânul Danubiu își începe curgătoarea-i potecă către mare.

Această vizită avea să spulbere una din legendele care circulă pe plan local, legendă care face referire la existența a două biserici gemene, una aflată la izvorul Dunării, iar cealaltă la vărsarea sa în mare,

Nu pot afirma că, undeva în adâncul ființei mele, nu am simțit gustul amar al pierderii substanței unei povești pe care, de mic copil, am purtat-o în tolba miturilor locale, atunci când aveam să văd în preajma izvorului Dunării, o frumoasă biserică catolică închinată Sf. Johann, ridicându-și turlele spre cer, construcția acesteia fiind deosebită celei din Sulina.

Și pentru că vorbeam despre ineditul unei vacanțe, pot spune că am avut parte din plin de el atunci când, ajunși în localitatea Donaueschingen, am descoperit faptul că din cunoștințele mele de geografie legate de cumpăna celor două râuri, Brigach și Brege, ce dau naștere Dunării, lipsește capitolul dedicat unui izvor convențional, declarat ca punct de plecare al fluviului în lungul său drum.

Pentru a lămurii lucrurile a trebuit să



amestec puțină istorie cu puțină geografie, rezultatul constituind subiectul acestor rânduri. Astfel, locuitorii din zona munților Pădurea Neagră spun că „Brigach și Brege aduc Dunărea”, subliniind în acest mod faptul că cele două râuri, Brigach după 43 de km și Brege după 49 de km, se întâlnesc la marginea localității Donaueschingen, în locul numit Donaubach și pornesc mai departe, pentru alți 2800 de km, sub numele de Dunărea. Limitându-ne doar la aceste informații am pierde partea frumoasă, oarecum romantică, a povestirii acestei vizite.

Orașul Donaueschingen este o localitate veche, fiind menționată pentru prima dată într-un document regal, pe la 889. Datorită cadrului natural și a dezvoltării sale ulterioare, prin

1723, prințul Josef Wilhelm Ernst de Fürstenberg își mută reședința sa din Stuhlingen, construindu-și un palat în Donaueschingen în stilul Belle Epoque, localitatea devenind astfel capitală a Principatului Fürstenberg. Parcul palatului devine un frumos loc de relaxare căruia îi lipsește, totuși, sclipirea de originalitate care să-l întregască, să-l facă unic. Prezența unui mic izvor și arta unor meșteri constructori ce dăinuie și astăzi, au dat naștere unui bazin circular, împrejmuit de o dantelărie din piatră, supravegheată de un grup statuar și declarat în acel secol 18, drept izvor al Dunării.

Sfînd pe marginea bazinului circular, cu susurul apei îngănând de observațiile turiștilor aflați pe marginea acestuia mi-am făcut timp, un timp al meu, pornind de la a derula mental imagini ale fluviului surprinse în fotografiile pliantelor, în culori artificial-albastre, în care se oglindesc mărețele construcții ale epocilor și orașelor pe care le traversează „bătrânul uriaș” cu pasul său apăsător și până la a-i simți largă-i cuprindere prin senzațiile scăldatului în undele sale tulburi la capătul din aval, acolo unde apele-i sunt primite, purtate de curenții marini și răsfirate de valuri în „mixerul” nemărginirii.

Starea de reverie pe marginea acestui izvor a fost ca o rugăciune adresată naturii, un mod de a-i mulțumi pentru paleta largă a formelor sub care ni se prezintă, ca într-o uriașă rețea de galerii de artă ce te așteaptă permanent să le descoperi și să le înțelegi.

Dincolo de dorința de a pricepe ceea ce am văzut, am simțit atunci nevoia de cuprindere a tot ce mă înconjură, pentru a putea spune celor de acasă, simplu: **am văzut născându-se un fluviu...**

## Curiozități despre cursul Dunării

Colonelul de Marină Mihail Drăghicescu (1848-1896), într-o valoroasă carte enciclopedică, scrie că Dunărea curge între Biserica Albă și Insula Șerpilor

În alte scrieri se spune că traseul Dunării ar fi între Munții Pădurea Neagră și Marea Neagră, în apropiere de localitatea Caraorman, care înseamnă Pădurea Neagră din Deltă.

Scriitorul Șerban Gheorghiu delimitează Dunărea între Pădurea Neagră (Schwarzwald) și Marea Neagră.

S-a transmis la noi, pe cale orală, de la generație la generație povestea că Dunărea are la izvoare și la vărsarea în mare două biserici

identice. În realitate bisericile sunt diferite: una este catolică, alta ortodoxă și evident nu au aceeași arhitectură. Amândouă sunt foarte frumoase.

### DUNĂREA

❖ Are lungimea de 2.880 km sau 2.857 km de la izvorul convențional; pe 1.075 km străbate teritoriul țării noastre (pe 834 km formează graniță cu țări vecine, iar pe 241 km curge numai pe teritoriul României).

❖ Ca lungime este al doilea din Europa (după Volga) și al 26-lea din lume.

❖ Este cea mai importantă cale de comunicații fluviiale din Europa, străbătând-o în diagonală.

❖ Străbate 10 țări (Germania, Austria,

Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, Bulgaria, România, Republica Moldova, Ucraina) și trece prin 4 capitale (Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad).

❖ Este navigabilă pe 2.378 km între Regensburg și Sulina.

❖ Primește 120 de afluenți mai importanți din care 34 sunt navigabili.

❖ Afluenții străbat 17 țări: cele 10 riverane și în plus Bosnia-Herțegovina, Republica Cehă, Slovenia, Elveția, Italia, Polonia, Albania.

❖ Bazinul său de recepție de 817.000 km<sup>2</sup> este populat de 80.000.000 locuitori.

❖ Debitul ei mediu este de 6.500 mc/sec.

**RESTITUIRI**

# Antologia mării

## Scrierile lui Constantin C. Tonegaru

*Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU*

Primele antologii de proză și versuri cu tematică marinărească din literatura română se pare că au aparținut juristului și publicistului Constantin C. Tonegaru.

Născut la 24 ianuarie 1885, la Curtea de Argeș, a absolvit Institutul Tehnic Nautic „Americo Vespucci” din Livorno – Italia, unde a obținut și brevetul de comandant de lungă cursă și Facultatea Juridică din cadrul Universității București, specialitatea Drept Maritim.

**Constantin Tonegaru - comandant de lungă cursă, specialist în Drept Maritim, după absolvirea Facultății la Universitatea București**

Fost șef al Serviciului Contencios din cadrul Direcției Serviciului Maritim Român (1915-1930), avocat la Direcția Generală P.C.A., în cadrul Direcției P.T.T. (10 octombrie 1934 – 1 mai 1935) și la Ministerul de Război, Constantin Tonegaru s-a afirmat și ca un reputat publicist.

Astfel, a colaborat la „Calendarul Maritim”, „România maritimă și fluvială”, „Marea Noastră”, „Argus”, „Universul”, „Adevărul”, „Ilustrațiunea Română”, „Realitatea ilustrată”, „Magazinul”, „Universul”, revistele „Pagini literare”, „Floare albastră”, „Epoca”, „Flacăra”, „Plutus”, „Revista Porturilor și a Navigației”, „Maritima” ș.a., publicând numeroase articole de specialitate referitoare la jurisdicția prizelor, dreptul maritim, marina comercială etc.

**A publicat articole de drept maritim în peste 20 de ziare și reviste**

La 1 noiembrie 1920 a scos primul număr al „Revistei Marinei”.

Deși parțial cunoscută, opera sa este surprinzătoare prin diversitatea tematică și consistența preocupărilor sale literare și științifice: „Pe apă. Jurnal de bord” (Editura și Tipografia Mathilde C. Gheorghiu, Piatra Neamț, 1905), prima

antologie de proză și versuri din scriitorii români „Marea” (Tipografia și Stabilimentul de Arte Grafice George Ionescu, București, 1912) „Poezia mării”, antologie de versuri marine (Institutul de Arte Grafice și Editura „Minerva, București, 1913), „Semaforul Dunărei și al Mării Negre” (1920), „Procedura în materie de avarii și sinistre maritime” (1924, retipărit în 1933), „Codul maritim și fluvial român” (1926, retipărit în 1934), „Marina comercială. Studiu critic” (1926), „Transporturile maritime și fluviale” (Atelierele „Adevărul”, București, 1926), „Avarii comune în dreptul maritim” (1927), „Abordajul dintre vapoarele „KIOS” și „PRINCIPESA MARIA” (1930), „Influența războiului mondial asupra navigației comerciale pe Dunăre” (1931), „Manualul agentului de vapoare” (1932), „De rebus Maris” (1934).

În anul 1926 a reorganizat „Uniunea Marinarilor din România”, pusă sub președinția Principelui Nicolae și a colaborat la înființarea primei Societăți Naționale Maritime de Transporturi și Agenții Maritime – TRANSMAR, cu sediul la Galați și sucursale în diferite porturi din țară și din străinătate.

### Antologia marinarilor

În anul 1912, Constantin Tonegaru a publicat la Tipografia și Stabilimentul de Arte Grafice George Ionescu din București prima antologie de proză și versuri din scriitorii români intitulată „Marea”.

În prefața la acest volum, autorul acestei laudabile inițiative subliniază: „În Școlile de Marină și în cele secundare din toate țările cu litoral maritime, pe lângă cursul de limba și literatura națională, se impune pentru răspândirea cunoștințelor nautice cât și pentru vulgarizarea termenilor expresivi dinprejurul mării să se predea și literatura așa zisă **marinărească**.”

Urmărind acest scop, pentru școlile noastre am strâns din mulțimea autorilor români care au scris despre Mare, bucățile cele mai frumoase, rămânând ca într-un alt volum să revin cu autorii clasici și moderni din literatura străină”.

În cele 116 pagini ale volumului sunt prezente cu proză Jean Bart (comandorul Eugeniu Botez, cu „Dintr-un jurnal de bord” și „Moartea pilotului”), Alexandru Vlahuță („Insula Șerpilor”), I.B. Danubian (pseudonimul viitorului viceamiral Ioan Bălănescu, „O privește în Mediterana”), Delacăsioare („Mare”), D. Anghel („Vasul fantomă”), comandorul Constantin Bălescu („Persoana morală și educațiunea ei”, fragment din lucrarea „Morala și disciplina militară”, publicată în 1899), contraamiralul Sebastian Eustațiu („De la primul meridian la acela al Tasmaniei”, un fragment științific din „Descrierea și studiul voiajului împrejurul pământului, realizat pe velierul-școală francez „LA GLOIRE”, în anii 1884-1885), locotenent-comandorul Constantin Ciuchi („Privire istorică asupra navigației și comerțului în Marea Neagră și pe Dunăre” și „Cum ne cunosc străinii”, fragment din „Istoria Marinei Române în curs de 18 secole”), locotenent-comandorul C.N. Păun („Note istorice asupra busolei și întrebunțării ei”) căpitan-comandorul inginer-șef Nicolae Alexandreanu („Importanța submarinului”), locotenent-comandor Nicolae Ionescu-Johnson („Torpiloarele. Submarinele”) și locotenent-colonelul de marină Mihail Drăghicescu („Ghecetul” și „Pierderea lui „LUFTI-GÉLIL”, fragmente din monumentală lucrare „Dunărea cu malurile Mării Negre”).

**A publicat prima antologie de proză și versuri din scriitorii români intitulată „MAREA”**

Lirica marină este magistral reprezentată de Vasile Alecsandri („Marea Mediterană”, „Pe malul mării”, „Dorul de mare”, „Pe coastele Calabriei”, „Pescarul Bosforului” și „Pilotul”), Haralamb Lecca („Pescarul”), Dimitrie Bolintineanu („Mehrupe”), Mihai Eminescu („Stelele’n cer”, „Mai am un singur dor”), I.B. Danubian („MIRCEA” – spre Kiel), D. Anghel („Barca – E.

Verhaeren" și „Pânza - din Lermontov”), Artur Stavri („Furtună”), Gheorghe G. Orleanu („Se sbate marea” și „Zgomotul mării”) și George Ranetti („Mamaia” copiiilor).

**În 1913 a publicat antologia  
„POEZIA MĂRII”**

Cea de-a doua antologie se numește „Poezia mării” și a apărut în 1913 la Institutul de Arte Grafice și Editura „Minerva” din București. Cu excepția câtorva fragmente de proză, semnate de Jean Bart („Moartea pilotului”), Alexandru Vlahuță („Insula Șerpilor”), D. Anghel („Vasul fantomă”), N. Pora („În infinit”), Corneliu Moldovan („Căderea Rinului”) și Constantin Tonegaru („Patroana marinarilor” și „O înmormântare la bord”), în cele 110 pagini ale volumului poezia cu tematică marină este omniprezentă.

Astfel, în ordinea includerii în volum, semnează Ion Minulescu („Romanța celor trei galere”, „Sosesc corăbiile”, „Romanța celor trei corăbii”, „Pe Dunăre” și „Spre țările enigme”), Mihai Eminescu („Dintre sute de catarge”, „O! Vin pe mare ...”, „În fereastra dinspre mare” și „Mai am un singur dor”), Vasile Alecsandri („Dorul de mare”, „Pe malul mării”, „Pilotul” și „Păsărica mării”), Haralamb Lecca („Pescarul”), George Coșbuc („Regele Pontului”), Șt.O. Iosif („Furtuna”), Radu D. Rosetti („Farul”), George Ranetti („Mamaia” copiiilor), D. Anghel („Darul valurilor”), Victor Eftimiu („Cântecul pribeagului” și „Când fulgerul se frânge ...”), Alexandru T. Stamatiad („Marină” –pastel și „Urmează-ți sborul, te avântă”), I. Bălănescu – Danubian („Marinarul”, „Așa e marea” și „Pribeag”), B. Munteanu („Priveliști dunărene”), Ludovic Dauș („Spre mare”), Carmen Sylva („A murit marea”), Artur Stavri („Furtuna”), Ioan N. Polycroniade („Elegie”), Gheorghe G. Orleanu („Se sbate marea”, „Zgomotul mării”), Elena Farago („Pe mare”) și M. Săulescu („În port” și „Valul mării”).

Pentru originalitatea și expresivitatea tabloului idilic, din lirica eminesciană reproducem poezia „O! Vin pe mare ...”:

*O! vin pe mare ce-o cuprinde  
Un cer înalt de stele plin,  
Și vântul serii ce întinde  
A luntrei pânză în senin.*

*Cu-a tale reci și calde brațe  
Tu la grumazu-mi să rămâi  
Și luna-ți bată drept în față,  
Îți cază părul la călcăi.  
Mă voi plecă încet spre tine  
Să-ți beau tot sufletul iubit,*

*Cu-o lungă, lungă sărutare,  
Uimită, fără de sfârșit!*

**Folclor marinăresc**

Prezent în ambele antologii, special l-am plasat separat pe căpitanul Constantin Stoianovici, autorul a două poezii. Prima, sugestiv intitulată „Marinarul”, m-a frapat dintru început, prin faptul că am identificat cu ușurință – și cu nostalgia adolescenței petrecute în cadența Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța – versurile unui cunoscut cântec marinăresc, în vogă prin anii '70. Pentru conformitate, o redăm integral, cu cuvintele și ortografia originale și vizibilă influență eminesciană:

*Sunt marinarul născut pe mare  
N'am nici-o grije, nici dor zadar,  
N'am nici-o frică, nici-o durere  
Sunt fiu de-al mării, sunt marinar.*

*Nu voi tezaur, plăceri deșarte  
Nici ale lumii nevoi ș'amar,  
Fugți ispite de min'departe  
Sunt fiu de-al mării, sunt marinar.*

*Mie dați-mi marea nemărginită  
Bolta cerească fără de hotar -  
Asta-i plăcerea-mi cea mai dorită  
Sunt fiu de-al mării, sunt marinar.  
Dați-mi o barcă să-mi duc menirea,  
Din val în valuri cu ea să sar,  
Să-mi caut iubirea și fericirea  
Sunt fiu de-al mării, sunt marinar.*

*Voi ca mormântul să-mi fie marea  
Luna făclie, cerul altar,  
Iar valul clopot, vântul cântarea,  
Sunt fiu de-al mării, sunt marinar!*

Același tânăr ofițer dedică „Vaporului „PRINCIPESA MARIA”, cu care a navigat, două strofe, mai puțin armonioase de această dată:

*Ca o lebadă, măreață,  
Printre maluri, pe Bosfor,  
Lunecă și se răsfăț  
Ca un cântec de amor.*

*Ea se duce 'n țări streine  
Să vestească celorlalți,  
C' avem lanurile pline,  
Și o doină pe Carpați.*

La fel de plăcut surprins am fost și de prezența în paginile celei de-a doua antologii a poeziei „In Levante”, semnată C. Tonegaro, un la fel de celebru șlagăr marinăresc, de această dată mult mai familiar confrăților din Marina Comercială:

*La Yaffa și la Beyrouth  
Sunt mari grădini cu flori,  
Și mandarina cari rodesc  
Pe an de două ori.*

*Sub cerul veșnic de azur  
Se'nalță gabianii,  
Pe țărml mării de velur  
Îmbobocesc castanii.*

*La Beyrouth mai sunt femei  
Arabe 'ncântătoare,  
Ce-aruncă din privirea lor  
Scânteii amăgitoare.*

*Pe când amanții lor sunt duși  
La câmp cu proletarii,  
Ele petrec printre migdali  
La braț cu marinarii.*

*Să ancorăm la Beyrouth  
Aș vrea în totdeauna,  
Pe sub platani și chiparoși  
Să ne găsească luna.*

*Mă doare când îmi amintesc  
Cum eram fiecare,  
Când la catarg am ridicat  
Semnalul de plecare.*

*Din casele cu ziduri vechi  
De sus de pe terase,  
În urma noastră fâlfâiau  
Batiste de mătase.*

**Un prim „Jurnal de bord”?**

„Scepticismul, indiferența, pesimismul – manifestațiuni odioase ale lășității morale – sunt plante părăsite care nu pot răsări în inima marinarului; germeii lor, chiar aduși întâmplător de vântul miasmic al unei regiuni infectate, pier înaintea brizei regeneratoare a Oceanului care întărește sufletul abătut de patimi, după cum înviează corpul slăbit de boale.

**Constantin Tonegaru  
a scris și literatură  
de călătorie**

Marinarul, în mijlocul a două infinite – Spațiul ale cărui astre îi servesc de jaloane pentru a-și trage drumul pe Ocean și Forța a cărei energie îi imprimă mișcarea – gata în tot momentul a trece în eternitate – trăiește mai mult decât oricine, în contactul Divinității – și dacă nu o vede, după cum cel ce e în mijlocul unui nor în vârful muntelui, nu vede norul, el îi simte puterea fără margini, îi admiră intensitatea armonioasă, îi adoră frumusețea  
(continuare în pag. 50)



# Marșul marinarilor

Z.A. Negulescu

T-po de marș ♩ = 120

8

Tenor 1  
Ma-ri - nari, hai, ma-ri - nari, ve niți la bord \_\_\_\_\_ Să pă - ră - sim și

Tenor 2  
Ma-ri - nari, hai, ma-ri - nari, ve niți la bord \_\_\_\_\_ Să pă - ră - sim și

Bariton 1  
Ma-ri - nari, hai, ma-ri - nari, ve niți la bord \_\_\_\_\_ Să pă - ră - sim și a - cest

Bariton 2  
Ma-ri - nari, hai, ma-ri - nari, ve niți la bord \_\_\_\_\_ Să pă - ră - sim și a - cest

7

T 1  
a - cest port Doar la larg \_\_\_\_\_ sun tem vo - ioși, \_\_\_\_\_

T 2  
a - cest port Doar la larg \_\_\_\_\_ sun tem vo - ioși, \_\_\_\_\_

B 1  
port \_\_\_\_\_ Doar la larg sun tem vo - ioși, Nu mai la larg \_\_\_\_\_ Da că-n bor-

B 2  
port \_\_\_\_\_ Doar la larg sun tem vo - ioși, Nu mai la larg \_\_\_\_\_ Da că-n bor-

13

T 1  
\_\_\_\_\_ Da că-n bor - daj se sparg va luri se sparg Când duș - man sau u - ra - gan în tîm - pi - nă - m \_\_\_\_\_

T 2  
\_\_\_\_\_ Da că-n bor - daj se sparg va luri se sparg Când duș - man sau u - ra - gan în tîm - pi - nă - m \_\_\_\_\_

B 1  
daj va - luri se sparg \_\_\_\_\_ Când duș - man sau u - ra - gan în tîm - pi - nă - m \_\_\_\_\_

B 2  
daj va - luri se sparg \_\_\_\_\_ Când duș - man sau u - ra - gan în tîm - pi - nă - m \_\_\_\_\_

© Ion Petrache



Marșul marinarilor

2

20

T 1  
8  
— Cu în - dâr - ji - re-l în - frun - tăm — Căci noi sun - tem vi - te - jii fii —

T 2  
8

B 1  
— Cu în - dâr - ji - re-l în - frun - tăm Căci noi sun - tem vi - te - jii fii —

B 2  
— Cu în - dâr - ji - re-l în - frun - tăm Căci noi sun - tem vi - te - jii fii —

28

T 1  
8  
— Ai scum pei noas - tre Ro - mă - nii — De la șes și de la mun - te Ma - ri

T 2  
8

B 1  
— Ai scum pei noas - tre Ro - mă - nii — Ma - ri

B 2  
— Ai scum pei noas - tre Ro - mă - nii — Ma - ri

37

T 1  
8  
nari sun - tem de frun - te Și la pun - te și ma - șini — Ca și cei mai

T 2  
8

B 1  
nari sun - tem de frun - te Și la pun - te și ma - șini ma - șini —

B 2  
nari sun - tem de frun - te Și la pun - te și ma - șini ma - șini —

Marșul marinarilor

3

46

T 1  
buni stră - buni — Dum-ne-zeu ne a - re-n pa - ză Când sun-tem ple - cați din

T 2  
buni stră - buni — Dum-ne-zeu ne a - re-n pa - ză Când sun-tem ple - cați din

B 1  
— Ca stră - buni — Dum-ne-zeu ne a - re-n pa - ză Când sun-tem ple - cați din

B 2  
— Ca stră - buni — Dum-ne-zeu ne a - re-n pa - ză Când sun-tem ple - cați din

55

T 1  
ba - ză Pe în - tins sul a - pe - lor — Cu al nos - tru tri - co -

T 2  
ba - ză Pe în - tins pe în tins pe-n-tin-sul a - pe - lor Cu al nos - tru tri - co -

B 1  
ba - ză Pe în - tins pe în tins pe-n-tin-sul a - pe - lor Cu al nos - tru tri - co -

B 2  
ba - ză Pe în - tins pe în tins pe-n-tin-sul sul a - pe - al a-pe - lor cu al nostru tri-co -

63

T 1  
lor — Ma-ri - nii —

T 2  
lor — Ma-ri - nii —

B 1  
lor — Ma-ri - nii —

B 2  
lor — Ma-ri - nii —

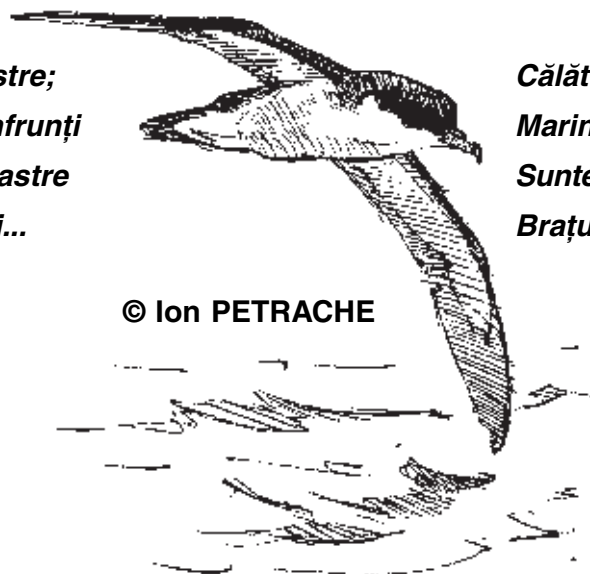
# Marinarii

Muzica: Temistocle Popa  
Versurile: Aurel Storin

Tempo de marș ♩ = 120

7 Că - lă - tor pe dru - mul de a - pe Um - blă do - rul fă - ră po -  
pas, Dar pă - mân - tul ță - rii e - a - proa - pe, E a - ici, pe pun - te, pe  
15 vas... Ma - ri - na - rii, ma - ri - na - rii, Scu - tul ță - rii pâ - nă -  
23 larg, Pes - te a - pe, la frun - ta - rii, Poar - tă mân - dri ma - ri -  
28 na - rii Tri - co - lo - rul la ca - targ... 1, 2. 2. Nu sunt targ... 3.

**Nu sunt bolțile doar albastre;  
Când furtuna-ți cere s-o-nfrunți  
Noi purtăm pe frunțile noastre  
Și câmpii, și ape, și munții...**



**Călător spre marginea zării  
Marinarul trece plutind...  
Suntem toți, fiii tăi, fiii țării,  
Brațul tău, pe ape veghind...**

© Ion PETRACHE

# Când nava se leagănă-n larg

Constantin Costoli

Tempo de vals

Când na - va se lea - gă - nă - n larg \_\_\_\_\_ Și zo - rii pe bol - tă se - a -  
 7 prind \_\_\_\_\_ La ga - bi - e - n post la ca - targ, \_\_\_\_\_ Eu za - rea în - trea - gă cu -  
 15 prind. \_\_\_\_\_ De - par - te, pe ma - luri ză - resc \_\_\_\_\_ Al pa - tri - ei țarm în - so -  
 23 *To Coda*  
 rit. O fa - tă pe ca - re - o - n dră - gesc De - a - ca - să por - neș - te zo -  
 31 1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_ *D.S. al Fine* *Fine*  
 rit. \_\_\_\_\_ De - a - rit. \_\_\_\_\_ Pe zesc \_\_\_\_\_

**Pe vergă acum s-a oprit,  
Din zbor, pescărușul cel drag;  
Mi-aduce salutul iubit,  
"La drum, temerar marinar!"**

**Spre țarm pescărușe de zbori,  
La fata cu ochii căprui,  
Când ea se trezește în zori  
De-al ei marinar tu să-i spui.**



**Când nava se leagănă-n larg,  
Eu ploaie și vânt înfruntând,  
La gabie-n post, la catarg,  
Port țara și mândra în gând.**

**Că sunt un voios marinar  
Și mândra și tara-mi iubesc,  
De veghe pe-al apei hotar  
Eu liniștea lor o păzesc.**

© Ion PETRACHE

**CÂNTECE MARINĂREȘTI**

*Din val în val*

Din val în val  
De furtuni istovit,  
Draga mea iubită  
La tine am venit

Ca să-ți închin  
Cel mai frumos ideal  
Inima mea  
Averea unui biet marinar

Refren:  
Haideți pe mare  
Hai să plutim  
Cu-nfrigurare să rătăcim  
Iar surioare  
Corăbioare  
Sub cerul azuriu

**Bricul Mircea**

(Text: elev matroz Ion Aramă, liceul Militar de Marină Galați,  
pe melodia de muzică ușoară „O Mariana”)

Sus la bord  
Trag la parâme mateloșii  
a-i-ncep să cânte-n cor cu toșii  
Un cântec de demult

Refren:  
a-i bricul nostru  
Taie valuri 'nalte peste mare  
Nu-i nor în zare  
El plutește lin

Micimanul  
Apare cu o pipă-n gură,  
Pe respectabila-i figură  
Era numai mister

Refren  
Galion  
În prova stă Mircea Bătrânul  
Mustașa-i neagră ca o'i fumul  
Nu s-a mai ras de mult



Rubrică realizată de: contraamiral (r) George PETRE; prof. de muzică A. M. BARBU; prof. de muzică lt.col.(r) Ioan PETRACHE; comandor (r) Emilian MUNTEANU; maior dr. Cornel IGNAT



*Revista revistelor*

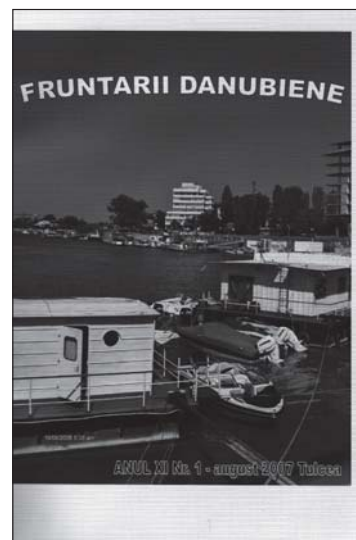


Am primit la redacție revista „Danube Watch”, nr.2/2007, magazin editat de Comisia Internațională de protecție a fluviului Dunărea (I.C.P.D.R.), cu sediul la Viena



Numărul 7 din 15 august 2007 al publicației „Matelot”, supliment al revistei „România Maritimă și Fluvială Magazin”, periodic al Ligi Navale Române, consacrat sărbătoririi Zilei Marinei.

„Frustrarii Dunărene” este o revistă magazin fondată în anul 1996 și editată până în prezent de Centrul Militar Tulcea.



# Semnale editoriale

La Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei a văzut lumina tiparului volumul „REMEMORĂRI LA ȚĂRMUL MĂRII”, o inspirată culegere de articole, studii și comunicări științifice semnate de contraamiralul în retragere George I. Petre, „prilejuite de aniversări și comemorări. *Prezentare a trecutului cu coloritul propriilor sentimente și cu gândul de a lua din el focul, nu cenușa*”, cum ține să sublinieze încă din titlul autorul.

Cunoscut publicului avizat în calitate de coautor al unor lucrări de referință în domeniul istoriografiei navale - „Tradiții navale românești”, Editura Militară, 1991, „Monografia Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”, Editura Muntenia, 1995 și „Noi contribuții la studierea războiului pe Dunăre. 1877-1878”, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, 2007 și prin activitatea notabilă din ultimii ani în cadrul filialei Constanța a Ligii Navale Române și, în mod cu totul remarcabil, ca redactor șef al revistei „Marea Noastră”, contraamiralul George I. Petre s-a ambiționat să-și reunească în volum scrierile personale.

Dincolo de demersul editorial bine



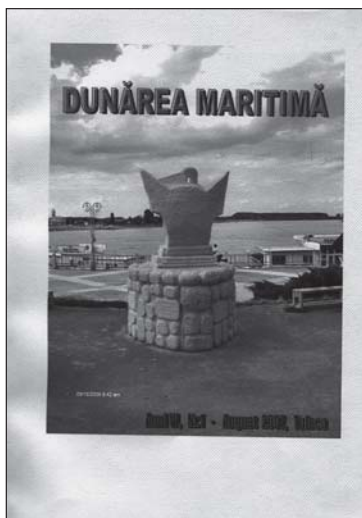
intenționat al semnatarului celor 286 de pagini ale acestei culegeri antologice de istorie navală, volumul este neîndoiește un util instrument de lucru pentru muzeograful tineri, ofițerii de relații publice, jurnaliștii Forțelor Navale și specialiștii în tradiții navale și cultură marinărească. Personal, remarc drept salutară rememorarea principalelor momente ale evoluției învățământului militar de marină (cap. VI), tușele originale

ale portretului de marinar al academicianului Geo Bogza (cap. IX) și caracterul enciclopedic al studiilor și însemnărilor din capitolul final X – comunicațiile militare, inaugurarea Canalului Sulina, Ziua Marinei Române, crucișătorul „POTEMKIN” la Constanța, 23 august 1944, retrocedarea navelor militare, nava-școală „MIRCEA”, spiritul mării, respectiv portul Constanța reflectate în paginile revistei „Marea Noastră” ș.a.m.d.

Apărut sub egida Ligii Navale Române și cu un *Cuvânt înainte* semnat de președintele de onoare al acesteia, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, volumul este, rezumativ, ideal pentru popularizarea unor evenimente cruciale din dezvoltarea Marinei Române – Unirea Țărilor Române sub sceptrul lui Mihai Vodă Viteazul, Unirea principatelor Române, revenirea Dobrogei în cadrul statal național, făurirea României Mari și evidențierea unor personalități care au încurajat și facilitat instituționalizarea și afirmarea Marinei naționale – Ștefan

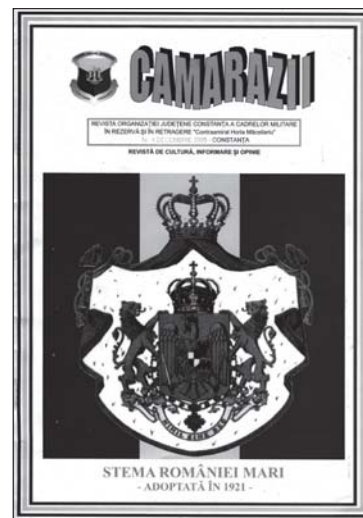


## Revista revistelor



O altă publicație tulceană este „Dunărea maritimă”, fondată în anul 2002 și editată de Liga Navală Română, filiala Tulcea.

Binecunoscuta publicație „Timona”, editată de Liga Maiștrilor Militari de Marină, continuă să fie număr de număr din ce în ce mai interesantă.



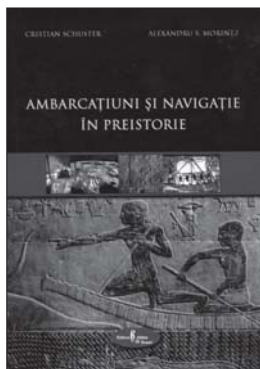
Revista „Camarazii” continuă să apară, publicând articole scrise și de ofițeri de marină din Constanța, printre care viceamiralul (r) Constantin Iordache.

➔ Voievod – Mușat, Alexandru Ioan Cuza, Mircea cel Bătrân, Vlad Tepeș, Petru Rareș, Radu Șerban, Matei Basarab, Anghel Saligny ș.a.

Tributar atracției sale nedisimulate pentru spiritualitatea marinărească, autorul evocă subtil și bine documentat personalitatea lui Mihai Eminescu, Octavian Goga, Radu Tudoran și Jean Bart, dar și a unei pleiade de poeți basarabeni – Emilian Buciov, Aureliu Busuioc, Arhip Ciobotaru, Leonida Lari, Emil Lotreanu, Anatol Gujel, Bogdan Istru, George Meniuc, Teodor Nencev, Agnesa Roșca, Arcadie Suceveanu, Vitalie Tulnic și Gheorghe Vodă (salutară și inovatoare ideea (re)integrării în literatura mării a confrăților de peste Prut!), punând în balanța creativității opera și marea.

Cu acest prim volum de autor, Petre I. George pare să ne argumenteze, discret și îndreptățit de demersul publicistic al Domniei sale, că este la fel de inspirat și de prolific și ca jurnalist. Rezultatul: un act de voință, încununat, prin inedit și originalitate, de un real succes.

Cristian Schuster și Alexandru S. Morintz semnează lucrarea „AMBARCAȚIUNI ȘI NAVIGAȚIE ÎN PREISTORIE”, cu specială privire la Dunărea de Jos și Marea Neagră, apărută în 2006 la Editura Cetatea de Scaun din Târgoviște.



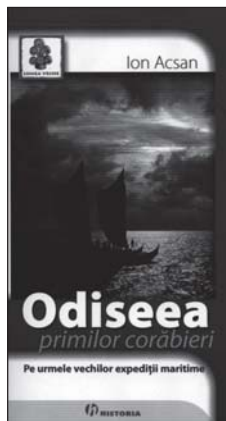
Cu instrumentele aflate la îndemâna arheologilor de profesie, autorii apelează la argumente precum resturi de ambarcațiuni, porturi, ancore, miniaturi de bărci și ancore, reprezentări murale, pe ceramică, sigilii, piatră, stânci, precum și la dovezi indirecte ca pescuitul și traficele diverselor materii prime și produse finite, pentru a ne demonstra că „navigația a fost o prezență, de mai mică sau mai însemnată amploare, în toate zonele lumii”.

Conceput ca o introducere în vasta problematică a navigației în preistorie,

volumul abordează relația om-apă în preistorie, ambarcațiunile, pescuitul din preistorie și până la geto-daci, materii prime și unele produse finite, rutele maritime și unele aspecte militare.

Deși informațiile privind navigația la Dunărea de Jos și Marea Neagră sunt pentru preistorie puține, deseori incomplete sau irelevante, autorii conchid că „apele adânci ale zonei dunărene au fost brăzdate de ambarcațiuni, unele mai simple (monoxile), altele complexe (bărci din scânduri), folosite la transportul de persoane, materii prime, animale, produse finite și la pescuit”.

O expediție captivantă pe urmele celor mai vechi navigatori ne propune, prin intermediul Editurii Historia, Ion Acsan, autorul volumului „ODISEEA PRIMILOR CORĂBIERI. PE URMELE VECHILOR EXPEDIȚII MARITIME”, București, 2007. Așa cum ne avertizează autorul, cartea



este dedicată „existenței aventuroase a lui **Homo nauticus** în Antichitate. Nu lipsesc, firește, eroii legendari, în frunte cu Ulise. Predomină însă aventurile trăite de navigatori și relatate de surse contemporane sau posterioare”. Titlurile celor 12 capitole: „Miticul dialog dintre pământ și apă”, „De la monoxilele preistorice la istoricul grec Xenofon”, „De la pluta odiseeană la plutașii din Dacia Romană”, „Nilul – leagănul Egiptului și al navigației faraonice”, „Zestrea nautică a statelor mesopotamiene”, „Circumterestrul fluviu Okeanos și Coloanele lui Hercule”, „Precursorii talasocrației ateniene”, „Aventurile marine ale eroilor legendari”, „Expediția argonauților și colonizarea bazinului pontic”, „Periplurile feniciene și tănuirea refugiuilor oceanice”, „Predilecțiile insulare ale navigatorilor elini” și „Expediția indiană a flotei lui Alexandru Macedon” servesc speranței autorului de a face din străvechile

călătorii marine „o experiență umană demnă de oamenii secolului cu nave având propulsie nucleară și radar”.

Înființată în anul 2006, Editura Muzeului Marinei Române promite, încă din start, să îmbogățească istoriografia națională cu lucrări de valoare din domeniul naval. A subscris acestei intenții și drd. Andreea Atanasiu-Găvan, unul din cercetătorii de certă valoare a instituției și cu un real potențial de afirmare, care semnează volumul „EVOLUȚIA NAVIGAȚIEI LA DUNĂREA DE JOS ȘI MAREA NEAGRĂ ÎN EVUL MEDIU ROMÂNESC”.



Concomitent cu pregătirea tezei de doctorat cu tema „Veneția și Genova în Marea Neagră. Nave și navigație (1204 – 1453)”, la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”, sub îndrumarea academicianului Șerban Papacostea, cercetătoarea are o intensă activitate publicistică, onorantă deopotrivă pentru muzeograful în plină afirmare și instituția pe care o reprezintă. Lucrarea detaliază probleme privind „Navigația pe Dunăre și Marea Neagră în condițiile formării și consolidării statelor medievale românești (secolele XIV - XV)”, „Folosirea mijloacelor de navigație în lupta pentru independență a Țărilor Române”, „Creșterea și descreșterea monopolului otoman asupra navigației pe Dunăre și Mare”, „Porturi românești la Dunăre și în Marea Neagră în Evul Mediu”, „Traficul fluvial-maritim în apele românești și importanța sa pentru dezvoltarea economică a Țărilor Române”, „Construcții navale în Țările Române în secolele XV-XVIII. Tradiții. Meșteri și materiale de construcție”, „Tipuri de nave românești și străine care au navigat pe Marea Neagră și pe Dunăre. Personalul navigant” și „Marea Neagră și gurile Dunării în portulanele italiene și catalane de Ev Mediu”.

Rubrică realizată de căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

# Expediția LNR Constanța pentru cultivarea respectului față de tradițiile Marinei Române

## - FOTOREPORTAJ -

**Vineri 14 septembrie 2007**, 18 membri ai Ligii Navale Române, filiala Constanța au pornit spre Tulcea și Sulina, în a patra călătorie cu scopul de a face publice în cele două localități tradițiile Marinei Române.

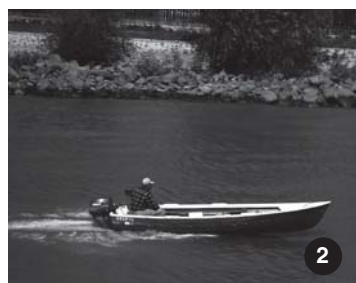
Pe la ora 11.00 am desfășurat un simpozion cu tema respectivă la Cercul Militar Tulcea în prezența unui public format din membri ai LNR, tineri și vârstnici care au formulat întrebări și au făcut interesante comentarii.

La ora 13.00 plecăm cu nava spre Sulina.

Întâlnim pe drum numeroase ambarcațiuni și bărci. Viceamiralul Ilie Ștefan remarcă motorizarea mijloacelor plutitoare. Aproape că nimeni nu mai trage la vâsle. Ele au fost înlocuite cu motoare **(foto 1 și 2)**.



1



2



3

Întâlnim și nave mai mari **(foto 3)**.



4

Luăm masa la bord. La ora 17.10 ajungem la Sulina, unde se face vizita protocolară la Primărie a conducătorilor delegației.



**Sâmbătă 15 septembrie.** La ora 8.00 facem o fotografie de grup înainte de plecare spre Cimitirul Sulina pentru a cinsti eroii din al doilea război mondial. La locul rezervat Eroilor suntem însoțiți de primarul Sulinei dl. Aurel Dimitriu și de reprezentanți ai LNR din localitate printre care președintele Dănuț Chiriac și secretarul dna Ilinca Mihăilă. Se oficiază o slujbă religioasă pentru eroi și depuneri de flori.

Despre cinstirea eroilor vorbește contraamiralul (r) Marcel Dragu, președintele Asociației Cultul Eroilor din Constanța. **(foto 5, 6 și 7).**



La mormântul-monument al colonelului de marină Mihail Drăghicescu, depunem flori după un cuvânt evocator susținut de comandorul Valeriu Botezatu.

La Crucea eroilor marinari din centrul orașului Sulina, ridicată de Liga Navală Română a avut loc o ceremonie religioasă în cinstea eroilor marinari, evocări a eroismului ostașilor români prin cuvântările primarului și prezentarea de către comandorul Zaharia a mesajului SMFN și o alocuțiune a contraamiralului (r) Corneliu Cristescu, președintele filialei Constanța a LNR și s-au depus în acordurile Imnului eroilor, jerbe și coroane de flori din partea Primăriei Sulina, Statului Major al Forțelor Navale **(foto 8, 9 și 10).**



A urmat un simpozion despre tradițiile Marinei Române. După cuvântul de deschidere rostit de viceamiral Ilie Ștefan, președinte de onoare al LNR, au prezentat referate comandor (r) dr. Ioan Damaschin despre luptele pe mare și Dunăre în al doilea război mondial, contraamiral (r) Marcel Dragu despre eroii marinari, comandor (r) Valentin botezatu despre personalitatea și opera lui Mihail Drăghicescu, comandor (r) Aurel Constantin despre căpitanul comandor Cupaciu care a militat pentru frontiera corectă (cu toate că erau injuste) pe brațul Chilia și pe mare cu vecinul de la răsărit și contraamiral (r) George Petre despre cărți și reviste care abordează problema tradițiilor marinei noastre. Au fost oferite trei cărți cu acest subiect Bibliotecii orașului.

În continuare căpitanul de port II Dănuț Chiriac, președintele Sucursalei Sulina a LNR ajutat de soția sa, a prezentat orașul Sulina, cu imagini proiectate de pe un CD. **(foto 11,12,13,14,15 și16).**



După amiază au loc două activități: vizită la Farul nou Sulina și o „semipartidă” de pescuit (foto 17 și 18).



#### Duminică, 16 septembrie

O excursie pe canale până la Roșu cu șalupa și cu barca cu motor. Admirăm mirifica Delta.

Seara o masă festivă în care sunt invitați oficialitățile din Sulina care au participat la buna organizare și desfășurare a activităților.

#### Luni, 17 septembrie 2007

Pe drumul de întoarcere întâlnim mijloace plutitoare diverse și peisaje de o frumusețe aparte (foto 19 și 20).

*Maria GROSU  
Petre GEORGESCU*



## Bătălia navală din Marea Jutlandei - 1916 (I)

*Cpt. cdor. dr. Olimpiu Manuel GLODARENCO  
Directorul Muzeului Marinei Române*

Declarația engleză de război, din anul 1914 a pus Flota Germană în fața unei dileme. Era oare acum momentul să înfrunte Marina Regală și, probabil, să fie distrusă, sau să putrezească fără folos în port? S-a ajuns totuși la un compromis: să se încerce reducerea forței marinei engleze prin interceptarea și scufundarea navelor și grupurilor izolate, evitând angajarea forțelor principale. Aceasta era mai ușor de zis decât de făcut, totuși, se spera la un anume ajutor în acest sens, din partea submarinelor și a minelor.

De cealaltă parte, misiunea forțelor navale britanice era simplă: să scufunde navele germane, dar comandantul acesteia, sir John Jellicoe, nu credea că era chiar atât de simplu. De pe vremea Armadei spaniole, el era primul amiral britanic căruia i se încredința întreaga putere navală a țării, fiind conștient de faptul că, un dezastru al flotei ar duce, fie la invadarea Angliei, fie la înfometarea ei. El se temea, de asemenea, de două noi arme germane: submarinul și mina derivantă.

Astfel, planurile celor doi comandanți

erau esențial diferite, de aceea, o întâlnire majoră între cele două flote nu s-a produs decât după doi ani. Forțele engleze executaseră mai multe incursiuni, plecând de la baza Scapa Flow din Insulele Orkney, cu două scopuri: antrenarea echipajelor și căutarea inamicului. Dar flota germană a ieșit rareori din porturi. Primăvara anului 1916 aducea speranța unei schimbări. La comanda flotei germane a fost numit viceamiralul Reinhard Scheer, care era frustrat de perioada mare de inactivitate. Acest fapt mărea încrederea englezilor că germanii vor adopta o politică mai agresivă, fără de care întâlnirea celor două flote era extrem de improbabilă. Așteptările lor aveau să fie confirmate. La sfârșitul lui aprilie, Escadra 1 Cercetare germană (E.C.), sub comanda contraamiralului Franz Hipper, a bombardat Lowestoft și Great Yarmouth. Atacul a provocat presiuni politice la Londra, cerându-se mutarea mai la sud a unei părți a flotei, pentru o mai bună interceptare sau descurajare a germanilor. O vreme, Jellicoe a rezistat acestor presiuni, deoarece în bazele din

sud, antrenarea tunarilor era mai dificilă, dar până la urmă a cedat. Astfel o escadră de 4 nave de linie din clasa *QUEEN ELISABETH* (Escadra 5 Nv.L. sub comanda contraamiralului Hugh Evan Thomas) a fost detașată în a treia săptămână a lui mai, la Rosyth, pentru a ralia Escadra Cruciașătoare de Bătălie (E.Cr.B.) a viceamiralului David Beatty. În același timp, o unitate mult mai puțin puternică, Escadra 3 Cruciașătoare de Bătălie, comandată de Sir Horace Hood, a fost dislocată la Scapa Flow pentru antrenamentul tunarilor.

Planurile următoare prevedeau o incursiune provocatoare spre strâmtoarea Skagerrak, la începutul lui iunie, în cursul căreia Escadra Nave de Linie avea să se întâlnească cu Escadra Cruciașătoarelor de Bătălie, iar cele două unități detașate urmau să se întoarcă la locurile lor de bazare.

Această acțiune a fost anticipată de germani care, pe data de 30 mai, se pregăteau să iasă pe mare. Îndată ce întunerul i-a mascat față de submarinele germane, Jellicoe și Beatty și-au scos forțele din porturi.



Împreună cu nava sa comandant, *LION*, Beatty avea în subordine nu mai puțin de 50 de nave de luptă, din care nucleul era format de 6 crucișătoare de bătlie – Escadra 5 Nv.L. El nu a luat în serios eventualitatea întâlnirii cu inamicul din cauza unui mesaj imprecis de la Amiralitate prin care i se comunica faptul că germanii erau încă în porturi.

De aceea, el a comis două greșeli. Nu i-a transmis contraamiralului Evan Thomas ordinul privind starea de pregătire pentru luptă și, a doua, l-a trimis pe acesta împreună cu cele 4 nave de linie rapide ale sale la 5 Mm nord-vest de Escadra Crucșiătoarelor de Bătlie, în scopul de a face jonctiunea cu escadra lui Jellicoe, și a o conduce spre sud-est. Astfel handicapate, forțele lui Beatty, deși impresionante pe hârtie, au dat piept cu forțele lui Hipper. Asta s-a întâmplat în momentul când își întorcea formația spre nord. Hipper se afla la 35 Mm spre est. În mijloc s-a nimerit să fie un cargou neutru.

Distrugătorul german, cel mai de la vest, i-a semnalizat să se predea. *GALATEA*, crucșiătorul ușor din extrema estică al lui Beatty, a văzut că nava comercială nu mai scoate fum și s-a apropiat pentru a o cerceta. Nu se cunoaște cu exactitate când a ajuns mesajul *GALATEEI*, transmis la 14.40, *Inamic la vedere!*, în mâinile lui Beatty. Probabil că ofițerii superiori de pe *LION* au coborât de pe puntea de comandă să bea un ceai. Oricum, au trecut 12 minute până când Beatty a ridicat pavilioanele *Luați drum – S-S-E!* și, fără să mai aștepte confirmarea, a pornit într-acolo. La 5 Mm mai spre N-N-W, ofițerul de cart de pe *BARHAM* nu a putut distinge clar pavilioanele, le-a bănuț ca fiind o așteptată manevră de zig-zag și a întors Escadra 5 Nv.L. cu 2 puncte mai la vest. Până au primit un mesaj prin proiector, ei erau deja la 10 Mm în pupa lui Beatty. Între timp, Hipper a girat în ajutorul forțelor sale ușoare și, la ora 15.20, 5 crucșiătoare de bătlie germane s-au ivit la orizont, spre nord-estul Escadreii Crucșiătoarelor de Bătlie. La 15.48, ambele părți au deschis focul. Germanii trăgeau mai bine cu tunurile lor de 11 și 12 inci decât o făceau englezii cu ale lor de 12 și 13,5 și astfel, cei din urmă au început să primească primele lovituri. Între timp Escadra 5 Nv.L. se străduia să micșoreze distanța. Au trecut, astfel, 20 minute, până când primele proiectile aveau să plece

spre crucșiătorul german din pupa formației, *VON DER TANN*. Dar, până atunci, *VON DER TANN* a dat deja o lovitură decisivă lui *INDEFATIGABLE*, aflat în urma formației lui Beatty, care a explodat, pierzând 898 din cei 900 de membri ai echipajului. Cinci minute mai târziu, Escadra 5 Nv.L. a intrat și ea în bătaia tunurilor germane, diminuându-se



astfel focul asupra lui Beatty.

Acesta s-a apropiat de germani și, datorită unei confuzii de ordine, *LION* a părăsit brusc șirul spre tribord, permițându-le lui *DERFFLINGER* și *SEYDTLIZ* să-și concentreze focul pe *QUEEN MARY*. La 16.26, acest puternic crucșiător de bătlie, a cărui precizie a tirului își câștigase un merit respect, a căzut sub un iad de explozii. Lovit într-una din magazinele principale, a explodat, s-a răsturnat și apoi s-a scufundat, luând cu el 1180 marinari din cei 1200.

Escadra lui Beatty suferea cumplite pierderi, în timp ce Escadra Nv.L. al lui Evan Thomas trăgea lovitură după lovitură asupra ultimelor nave din șirul lui Hipper.

Apoi, în timp ce acțiunea se muta spre sud, și cu distrugătoarele acționând în *no man's land* situația s-a schimbat brusc. Flota germană se afla la 50 Mm sud față de Hipper când a început lupta, astfel încât Scheer s-a grăbit spre nord pentru a-și ajuta subordonatul. Pe la 16.35, crucșiătorul ușor aflat în prova E.Cr.B. comandat de comandorul William Goodenough a zărit venind dinspre sud-est, o pădure de catarge și coșuri.

Beatty a așteptat până a putut să le vadă personal și, apoi, la 16.40, a girat spre nord, în timp ce primele proiectile

de mare calibru cădeau împrejurul său. Prima parte a misiunii sale – găsirea inamicului – fusese îndeplinită, dar cu un cost teribil. A doua parte – atragerea germanilor spre nord unde se afla Jellicoe – începea acum.

Evan Thomas a girat spre pupa escadreii crucșiătoarelor de bătlie dar, din nou, din cauza unor neînțelegeri dintre *LION* și *BARHAN*, a întârziat manevra și a intrat sub focul lui Scheer. Flota germană distingea bine siluetele navelor de linie engleze pe fondul clar al orizontului de vest și avea toate motivele să spera că una dintre ele va fi în curând sfârțecată. Și într-adevăr *MALAYA* a plătit scump.

Între timp, mult la nord, Jellicoe a primit mesajele lui Beatty și i-a ordonat lui Hood să plece înainte cu 3 crucșiătoare de bătlie, cu viteza de 25 Nd, în timp ce el îl va urma cu grosul forțelor, cu 20 Nd. Formația de marș era compusă din 6 șiruri de câte 4 nave. Jellicoe dorea ca, înainte să se întâlnească cu bastimentele germane, să-și înșire toate navele pe un singur rând, astfel încât toată artileria sa grea să poată fi

folosită. Această manevră trebuia să fie făcută prin alinierea în urma unuia dintre cele 6 șiruri. Alegerea acestuia însă depindea de relevamentul și distanța la inamic, pe care nu le cunoștea cu precizie, din cauza unei prea prudente interdicții radio. La 17.35, când Beatty a aproximat momentul intrării în luptă a lui Jellicoe ca fiind iminent, s-a apropiat de E.Cr.B., care era în prova, la 5 Mm față de germani.

Scopul lui era de a-l împinge pe Hipper spre est, pentru a nu putea să-l avertizeze pe Sheer despre sosirea lui Jellicoe. În acest moment, crucșiătoarele ușoare ale lui Hipper au dat peste un crucșiător, urmat de alte 3 nave mari și 4 distrugătoare. Aceste forțe erau Escadra 3 Cr.B. al lui Hood care, din cauza unor greșeli de recunoaștere, se îndreptase prea mult spre est și ar fi putut să rateze orice întâlnire, dacă *CHESTER* nu s-ar fi pomenit între patru crucșiătoare germane, fiind prima victimă din unitatea lui Hood. Deși au ajuns prea târziu pentru a-l salva, celelalte crucșiătoare din clasa *INVINCIBLE* ale lui Hood au reușit să scufunde pe *WIESBADEN*. Crezând că acești noi intruși sunt navele de linie, Hipper și-a trimis 4 distrugătoare pentru un atac concentrat cu torpile.

(*va urma*)



## Consiliul Director Național

### Întâlnirea anuală a președinților filialelor și sucursalelor LNR

La 11 octombrie 2007, la sediul central al LNR din Calea Griviței 121, a avut loc întâia întâlnire anuală a filialelor și sucursalelor LNR.

O masă plină cu publicații de marină a stat la dispoziția oaspeților din teritoriu. La loc de cinste s-a aflat nr.3/2007 al revistei „Marea Noastră”, sosită de la Constanța. După epuizarea mass-media masa a fost onorată cu bucate și lichide pentru astâmpărarea foamei celor sosiți de departe.

Mentorul întâlnirii anuale – prima de acest fel – a fost dl. cam. (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR, care a stat alături de dl.vam (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare. Erau prezenți membri ai Consiliului Director Național și ai consiliilor directoare ale filialelor și sucursalelor LNR din: București, Constanța, Mangalia, Sulina, Tulcea, Galați, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin. Motivată medical a fost sucursala din Brăila iar nemotivate în nici un fel sucursalele Oltenița (prea aproape de capitală) și Calafat (prea îndepărtată). Dl. cam. Ioan Chiril a prezentat celor prezenți pe membrii CDN și pe oaspeții sosiți din teritoriu. Dl. cdor (r) Neculai Pădurariu a arătat – foarte bine documentat – care sunt relațiile LNR cu mapamondul și acestea nu sunt deloc puține. „Dicționarul explicativ de marină” fiind deosebit de apreciat de revista italiană „Rivista Marittima”.

Subsemnatul a obținut aprobarea unanimă a plenului ca – în 2008 – un abonament la „Marea Noastră” să coste 20 RON; la 80 de ani de existență a Ligii, să se emită un plic omagial și o ștampilă specială, iar comunicarea dintre unități să fie îmbunătățită pe cale poștală și/sau electronică.

Dl. prof.dr.ing. Ghiba, sosit de la

Drobeta, a amintit despre activitatea fructuoasă a membrilor; despre monumentul marinarilor Drobeta-Turnu Severin, legitimații, ambarcațiuni sportive (125), colegiul fluvial, cărțile de specialitate, ieșiri în Germania, evident cu întoarceri, refacerea monumentului de la Moldova Veche.

Întâlnirea a atins problema celor 80 de ani ai LNR, propunându-se: editarea unui număr special al revistei noastre; album și/sau pliant comemorativ, insignă jubiliară.

Pentru propunerile de atribuire a medaliei și ordinului „Virtutea Maritimă” s-a constituit următoarea formație: Cristescu, Balica, Ionescu Ady, Ghiba, Barbu, Filipescu, Popescu Marius.

MAP a invitat și LNR la întâlnirea de lucru cu „Societatea civilă” (deși noi am fost și rămânem și militari), în perioada 19-23 octombrie 2007. ANCMRR a propus și chiar a obținut singura înălțare în grad a unui membru LNR dl. maior Dumitru Ciocoreanu – din arma geniu – a fost înaintat locotenent-colonel.

Domnia Sa este ofițerul nostru de legătură cu sus-zisa Asociație.

Dl. cdor (r) Ernest Daisa a prezentat succint propunerile de modificare a Statutului LNR, propuneri primite anterior de toate formațiile noastre. S-a stabilit ca până la 15 decembrie 2007 cei ce au ceva de spus, să scrie la centrală.

Propunerea ofițerului electrician din fosta flotă română de pescuit oceanic pentru obținerea unor reduceri la transportul naval pentru membri LNR, nu a avut câștig de cauză.

Au mai luat cuvântul la întâlnire domnii: col (r) Nicu Mușuroi – veșnica problemă a finanțelor; ing. Nicolae Stere – despre terminologie în LNR; cdor (r) Dumitru Cucu – arborarea flămurei LNR pe ambarcațiuni; prof. Virgil Milescu și alți domni.

Singura doamnă prezentă la întâlnire a fost Valeria Tofan, talentată pictoriță, care s-a ocupat de partea de protocol, care dorește ca în anul 2008 să deschidă o expoziție personală și să participe la o tabără de creație (eventual în septembrie, la Sulina).

Dl. cam (r) George Petre, redactorul nostru șef și cunoscut publicist a dăruit – cu autograf – celor prezenți, recenta sa

lucrare „Rememorări la țărul mării”. Cu o prefață semnată de dl.vam (r) ing. Ilie Ștefan, directorul revistei „Marea Noastră” cartea domnului George Petre este o interesantă culegere de articole din presă, publicistică aniversară și comemorativă adresată membrilor LNR cât și publicului larg. A fost o întâlnire memorabilă.

II. BARBU

## Careul marinarilor

La 26.09.2007 a avut loc întâlnirea lunară a membrilor „Careului marinarilor”, după vacanța de vară. La reuniune au participat comandorii în rezervă: Nicolae Mujicov, M. Caragea, N. Preda, R. Hagiac, P. Zamfirescu, R. Metz, G. Iurașcu și inginerii M. Popescu și I. Barbu. Doamna avocat Dana Gruia-Dufaut a onorat cu prezența sa obștea marinarilor veterani. A participat deasemeni doamna Olimpia Bogdan, soția viceamiralului Victor Bogdan, fost președinte al LNR și membru al Careului Seniorilor, în chiar ziua când ilustrul dispărut ar fi împlinit 87 de ani. Dl. cdor (r) Nicolae Mujicov și-a comemorat soția Ena, dispărută la mijlocul lunii septembrie 2007. Coliva, cozonacul și vinul creștinesc au fost oferite cu dămicie în amintirea celor comemorați.

II. BARBU

## Filiala București

❖ La 7 august 2007, în sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc întâlnirea lunară a leneriștilor din capitală.

Trei membri ai filialei LNR București au prezentat referate:

- U.S.Navy – mr. (r) ing. Dumitru Ciocoreanu
- Curiozități marinărești – cdor (r) E. Daisa;
- Despre comunicații – cdor (r) Vasile Brădeanu.

Participanții la întâlnire au vizitat apoi expoziția pictorului lenerist Petre Șerban, deschisă la Sala Foaier a CMN, în care pictura marină s-a aflat la loc de cinste. Domnul Șerban este unul din donatorii LNR.





❖ La 4 septembrie 2007, în Sala Ștefan cel Mare a Palatului Cercului Național Militar, a avut loc întâlnirea lunară a membrilor filialei LNR București. Cu acest prilej s-au prezentat următoarele comunicări:

- Cdor (r) Ioan Dănuț Toader, președintele filialei: „Problema Cadrilaterului: istoric; cele două războaie balcanice; Tratatul de la Craiova“;

- Cdor (r) Neculai Pădurariu, vicepreședinte relații externe: „Cum vorbim?\": cuvinte și expresii marinărești; terminologie; publicații; greșeli;

- Mr. (r) ing. Dumitru Ciocoreanu, ofițer de legătură LNR-UNCMR: „Ziua Marinei Române – 105 ani – 15 august 2007, la Constanța“.

Pe marginea celor trei comunicări au luat cuvântul cam (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR; ing. Ilarion Barbu, prim-vicepreședinte; cdor (r) ing. Adrian Ionescu; cdor (r) Ștefan Chira; ing. Silviu Morariu; mmp (r) Ștefan Gherghel. Două poezii din seria veche a revistei „Marea Noastră“ au descrețit frunțile celor prezenți.

În final a fost sărbătorit dl. Dan Molnar, marinar și ziarist, la cei 55 de ani pe care i-a împlinit.

*II. BARBU*

## Fiiala Constanța

Cea mai importantă activitate desfășurată de fiială în trimestrul III 2007 a fost deplasarea tematică la Tulcea și Sulina, cu subiectul: „Tradițiile Marinei Române“. Detalii în foto-reportajul publicat în acest număr al revistei noastre.

*Maria GROSU*

## Fiiala Tulcea

### La mulți ani cercului de navomodele

În luna august, Cercul de Navomodele din Tulcea, care ființează pe lângă Liga Navală, a împlinit un an de activitate.

La ședința din luna iulie 2006 a Ligii Navale - fiiala Tulcea, cpt. cdor. Constantin Peneoaș - președintele filialei - a propus acesteia reînfrirarea unei

vechi tradiții de formare a viitorilor constructori de nave și înființarea Cercului de Navomodele, cu activitatea de coordonare efectuată de membrii ligii. Președintele filialei, un foarte priceput și împătimit navomodelist, și-a asumat responsabilitatea instruirii gratuite a tinerilor înscrisi la cerc.

Odată aprobată această hotărâre, au fost demarate formalitățile pentru obținerea logisticii necesare; locația, un banc de lucru, tabla, scaune, rafturi pentru scule, truse de traforaj, lemn, placaj, baghete, adeziv, smirghel și multe altele. Eforturile au fost pe măsura obiectivului propus. În urma intervenției domnului cpt. cdor C. Peneoaș, care a susținut ideea avansată de dl. lt.col (r) Vasile Stan, domnul general Constantin Zisu a aprobat folosirea a două încăperi în sediul Grădiniței care a funcționat pe lângă Cercul Militar. O contribuție importantă în rezolvarea problemelor ce au urmat, materiale și de instalare a avut-o președintele ligii împreună cu o grupă de lucru formată din d-nii Viorel Ivanov, Ion Floarea și Ion Maravela Ionescu. Mare parte din materialele necesare începerii lucrărilor a fost donată de dl. ing. Viorel Ivan - reprezentând firma „SCUT“ S.A. și d-l Paul Vasiliu - patron al unei firme de construcții ambarcațiuni mici. Alte persoane implicate în dotarea acestui cerc au fost d-na Jeni Lungu, cercetător științific, d-nii Dan Ichim, vicepreședintele L.N.R. Tulcea, lt.col.(r.) Vasile Stan, cdor.(r.) Nicolae Pârnu, cpt.cdor.(r.) Enciu Avram. Dacă am omis pe cineva este absolut întâmplător, aprecierea și respectul nostru pentru toți cei implicați în această întreprindere fiind necondiționate. Spre deosebire de marile firme, precum Aker și altele, cei care s-au implicat până acum, nu și-au pus problema dacă li se vor garnisi buzunarele. Ba dimpotrivă, au cheltuit și bani și timp pentru ca „micii ingineri“ să capete cunoștințele necesare și să realizeze machetele navelor alese, după planuri foarte bine concepute, să capete deprinderile unei munci organizate și creative. Începuturile activității acestui cerc au avut loc în Piața Civică, unde a fost prezentată o miniexpoziție de navomodele pentru atragerea potențialilor membri ai cercului.

În luna august 2006 a început

funcționarea propriu-zisă a cercului, punându-se bazele formării deprinderilor de lucru individual și în echipă a micilor navomodeliști, și consider important să dau câteva date despre membrii în activitate. Apreciind că reușitele acestora, menționate într-o publicație este o recunoaștere a efortului lor. Aceștia sunt: Floare Alexandru, Grigoraș Alexandru, Mihail Raluca, Rotaru Dragoș, Stanciu Teodor, Trifescu Mihnea, Vasilciu Marin. Toți au între 8 și 15 ani.

Ei sunt marinarii și navalistii de mâine care au pornit la drum, pe malurile Dunării, la Tulcea, învățând notiuni introductive despre nave, puțin desen tehnic, puțin despre citirea unui plan și despre modul cum se pune în aplicare pentru realizarea machetelor, trecând apoi la punerea în aplicare a cunoștințelor dobândite pentru realizarea modelelor alese.

La ședința anuală a Ligii Navale din Tulcea, în prezența postului TV „Electron M.Bit“ și a reprezentantului ziarului „Acum“, copiii au fost invitați să prezinte navomodelele pe care le au spre realizare și câteva date despre acestea, lucru care i-a încântat foarte tare.

Pentru efortul depus la ședințele de pregătire, președintele Ligii - cpt. cdor. Constantin Peneoaș, de sărbătorile de Crăciun, le-a făcut cadou copiilor câte un tricou marinăresc și câte o cămășă a L.N.R. De asemeni, ei au fost invitați la bordul navei „REPUBLICA“, de comandantul acesteia, d-l Gheorghe Avădanei - membru al Ligii Navale - care le-a vorbit despre istoricul acesteia.

Cam aceasta este, în puține cuvinte, activitatea dintr-un an a Cercului de Navomodele.

**LA MULȚI ANI, PLINI DE REALIZĂRI !**

Și nu uitați, dragi tulcenii! Dacă considerați că ai dumneavoastră copii au atracție spre acest gen de activitate, noi îi așteptăm cu drag spre a le oferi satisfacția realizării muncii lor. Și mai așteptăm de la dumneavoastră, cei cu posibilități de obținere de la firme, donații de materiale necesare lucrului micuților constructori.

Pentru că atunci când dorești, și nu-ți pui numai problema realizării unui profit, poți să faci ceva remarcabil.

*Lt. cdor. (r.) Romeo STOICA*

## Pod dunărean

Ministerul Transporturilor a transmis primăriei Bechet, în septembrie 2007, acordul pentru construcția unui nou pod peste Dunăre, urmând ca termenii colaborării cu autoritățile bulgare să fie discutați la nivelul miniștrilor de resort. Ideea realizării unui pod care să lege Bechetul (KD 679) de Oreahovo există de ceva vreme pentru „Coridorul verde”.

(„RBT” nr.11/2007)

## Surfing

Brazilia a bătut, la 3 septembrie 2007, recordul mondial la numărul de surferi aflați în același timp pe un val, 84 de sportivi – profesioniști și amatori – au luat plăcile și au făcut tot posibilul să se afle, în același timp, pe creasta unui val. Recordul anterior fusese stabilit anul trecut, în Africa de Sud, de 73 de surferi. Earlwave Global Surf Challenge, cum s-a numit evenimentul menit să lanseze un SOS asupra încălzirii globale și asupra necesității protejării naturii, a avut loc simultan, în șapte țări.

## Turism nautic

Pentru internauți: [www.expedia.com](http://www.expedia.com) și [www.travelocity.com](http://www.travelocity.com) sunt două din cele mai cunoscute site-uri care prezintă oferte turistice internaționale, între acestea, bineînțeles, croaziere pe mare.

## Royal Navy

Oficialii britanici au redactat propuneri privind reducerea numărului de nave din cadrul Marinei Regale, în urma unui conflict legat de cheltuielile pentru apărare. Numărul total al navelor ar putea scădea de la 103, nivelul actual, la 76, în anul 2017.

## Anunt

Din lipsă de spațiu, sumarul numerelor editate de redacția noastră în anul 2007 va fi publicat în numărul 1/2008.



## Din activitatea Forțelor Navale în perioada 1 august-15 octombrie 2007

### August

◆ La **1 august 2007**, în prezența contraamiralului Ioan Costi, directorul adjunct al Statului Major General, a avut loc aniversarea a 5 ani de la înființarea Bazei Navale, printr-o ceremonie militară și religioasă.

S-au rostit scurte cuvântări, iar comandantul Bazei, comandorul Romulus Hâldan, a oferit invitațiilor și personalului din subordine plachete, medalii și diplome de excelență.

Comandamentul Bazei Navale se află în garnizoana Constanța, se subordonează Statului Major al Forțelor Navale și are în subordine: Centrul de Mentenanță-Constanța, 4 Secții Logistice (Constanța, Mangalia, Brăila și Tulcea), 3 Depozite Mixte, un Divizion nave speciale – Mangalia.

Ea face asigurarea logistică a unităților navale de la mare și fluviu.

◆ În perioada **7-15 august 2007** s-au desfășurat manifestările dedicate Zilei Marinei. Acestea au fost prezentate în numărul trecut al revistei.

◆ Pe data de **9 august 2007**, Nava Școală „Mircea” care a executat timp de 52 de zile un marș de instrucție a acostat în portul Constanța. La bord s-au instruit studenții ai Academiei Navale și elevii ai Școlii de Maiștri.

◆ În perioada **12-16 august 2007** distrugătorul american „Forrest Sherman” a efectuat o vizită în portul Constanța și a participat la Ziua Marinei.

◆ În intervalul de timp **17-21 august 2007** navele care au compus în acest an Grupul de Cooperare Navală în Marea Neagră – BLACKSEAFOR – au făcut o escală în portul Constanța.

◆ Șeful Statului Major al Forțelor Navale bulgare, viceamiralul Minko Kalvaldziev, a efectuat o vizită oficială în România la invitația șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă.

◆ La **31 august 2007**, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, a participat la festivitățile ocazionate de sărbătorirea a 30 de ani de la înființarea Centrului de Informatică

al Forțelor Navale. Această unitate a fost comandată vreme de mai mulți ani de amiralul Gheorghe Marin.

### Septembrie

◆ Fregata „Regele Ferdinand” a părăsit, la data de **14 septembrie**, portul Constanța pentru a participa la un stagiu de pregătire, de lungă durată, cu gruparea permanentă a NATO din Mediterana, SNMG-2, la exercițiul



NOBLE MIDAS – în cadrul căruia nava va fi certificată pentru nivelul I de interoperabilitate – și la operația ACTIVE ENDEVOUR. Cu o zi înainte fregata a fost angrenată în exercițiul LITORAL 07.

◆ O delegație condusă de șeful Statului Major al Marinei Militare Italiene, amiralul Paolo La Rosa, a efectuat în



perioada **23-26 septembrie 2007**, o vizită oficială în țara noastră la invitația omologului său român.

◆ La **29 septembrie 2007**, la Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a avut loc festivitatea de depunere a jurământului militar de către elevii din anul I.







**Octombrie**

◆ Festivitatea de deschidere a anului universitar 2007-2008 a avut loc pe data de **1 octombrie** la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” în prezența ministrului Apărării, Teodor Meleșcanu care a rostit o cuvântare bine primită de studenți și profesori.

◆ În ziua de **8 octombrie 2007**, Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale, a sărbătorit cu fastul potrivit 110 ani de existență.

◆ În perioada **1-12 octombrie 2007** a avut loc exercițiul NOBLE MIDAS 07. Au participat 800 de infanterişri marini, 40 de nave printre care 2 portavioane și 8 nave amfibii de debarcare, 6 submarine, 29 de avioane de luptă, 23 elicoptere din 12 state membre NATO, precum și din

Croația. Printre navele participante s-a aflat și fregata română „Regele Ferdinand”.

La exercițiu Albania și Canada au avut statutul de observatori.

◆ La **13 octombrie 2007**, studenții militari din anul I al Academiei Navale au despus jurământul de credință față de țară.

**Acord pentru conducta petrolieră Constanța-Trieste**

România, Serbia, Croația, Slovenia și Italia au încheiat, pe 3 aprilie 2007, o declarație privind construirea unei conducte petroliere între Constanța și portul italian Trieste, care va transporta țiței din zona Mării Caspice către statele Uniunii Europene. Proiectul de construcție a conductei de petrol pan-europene de 1.400 km, cu o valoare de aproximativ 3,5 miliarde de euro (4 miliarde de dolari), corespunde obiectivului UE de reducere

a dependenței energetice față de Rusia și țările din Orientul Mijlociu. Capacitatea anuală a conductei va fi de 60-90 de milioane de tone de petrol (1,2-1,8 milioane barili pe zi).

Regiunea caspică se află, potrivit estimărilor Statelor Unite, pe poziția a treia în lume după criteriul rezervelor de petrol și al gazelor naturale.

Conducta, a cărei construcție ar urma să fie finalizată în 2012, va aproviziona rafinăriile din nordul Italiei și Europa Centrală cu petrol din regiunea caspică, provenit în special din Kazahstan și Azerbaidjan.

Traseul oleoductului ar putea fi folosit și pentru transportul gazelor naturale, se mai arată în declarație.

„Compact”, nr.232/05.04.2007

*Rubrică realizată de  
ing. nav. Ilarion BARBU și  
George PETRESCU*

*decese*

**† Lică Dionisie Voju**

În urmă cu puțin timp, mai precis pe 25 septembrie a.c., reprezentanți ai Ligii Navale Române – filiala Constanța, l-au condus pe ultimul său drum pe cel ce a fost comandor (r) **LICĂ DIONISIE VOJU**, ofițer de marină militară, promoția 1958.



La data de 21 februarie 1938 s-a născut în Craiova, unde a urmat cursurile școlare primare și gimnaziale.

Din anul 1951 olteanul ajuns la vârsta adolescenței a decis să îmbrățișeze cariera militară, în arma marină, unde a urmat cursurile Liceului

Militar de Marină Galați și Academia Navală „Mircea cel Bătrân” din Constanța, după absolvirea căreia a fost înaintat la gradul de locotenent. Timp de aproape 40 de ani de carieră a îndeplinit diferite funcții pe nave ale marinei militare și comerciale.

Pentru activitatea depusă la bordul navelor a fost distins cu ordine și medalii militare.

A fost căsătorit și a avut doi copii, un băiat (care în prezent este căpitan-comandor) și o fată, ambii căsătoriți și cu copii.

În urmă cu 23 de ani a contactat o boală necruțătoare care i-a curmat zilele, trecându-l într-o altă lume la data de 22 septembrie a.c.

Fie ca bunul Dumnezeu să-l așeze în grădina însorită a Raiului și să-l odihnească în pace.

Cei care l-au cunoscut îi vor păstra o veșnică amintire.

Adio drag coleg și prieten! ADIO!  
*Comandor (r) Dan GHIMBĂȘAN*

**† Constantin Georgescu**

La 22 septembrie 2007, s-a stins din viață, în urma unui accident de circulație, cel ce ce a fost **GEORGESCU CONSTANTIN**, director în navigația civilă.

Dumnezeu să-l odihnească!

**† Mircea Păun**

La 1 noiembrie, 2007, în urma unei scurte suferințe, a încetat să bată inima comandoului veteran (r) **MIRCEA PĂUN**

Născut la Iași la 25 august 1920, fiu al unui reputat preot, a urmat Liceul Internat din Iași. În 1939 a intrat la Școala Navală din Constanța și a căpătat tresa de aspirant în 1941.

A făcut războiul pe mare fiind ambarcat pe distrugătorul „Regina Maria”, a fost trimis la specializare la școala marinei germane pentru submariniști din Flensburg în 1943. În 1946 și-a înaintat demisia din armată pentru a se înscrie la Facultatea de Drept. A lucrat apoi ca jurisconsult la unități din Iași ca Universitatea și Institutul Medico Farmaceutic, apoi a profesat și avocatura.

A fost membru al Ligii Navale Române, al Careului Marinarilor din București și colaborator al revistei noastre – trimițându-ne diferite materiale: amintiri din viața de marinar sau versuri – precum și un neobosit propagator al meseriei de marinar.

A lăsat o frumoasă amintire celor doi copii ai săi: Dan și Cristina, precum și colegilor, prietenilor și camarazilor din marină. A fost înmormântat la Cimitirul Eternitatea din Iași.

Fie-i marea calmă și vântul liniștit!  
*Comandor (r) Doru IONESCU*

*decese*

**† Artemie Cojocaru**

La 20 mai a.c. s-a stins din viață în urma unei scurte dar grele suferințe, îndurate cu mult curaj și demnitate, cel ce a fost **ARTEMIE COJOCARU**.



S-a născut în comuna Cacica din județul Suceava, Bucovina, la 26 ianuarie 1937, părinții săi fiind agricultori. În familia sa au venit pe lume opt copii, care au fost toți școlii și au azi profesii frumoase.

A urmat Școala Tehnică din Gura Humorului, și apoi a absolvit Conservatorul de la Iași. A fost repartizat la Opera din Iași și s-a transferat, în urma unui concurs, la Opera din Constanța în 1972.

La Constanța a susținut un repertoriu variat de operă și operetă, interpretând roluri principale de tenor liric în: Rigoletto, Traviata, Trubadurul, Nabucco, Madame Butterfly, Boema, Lucia de Lammermoor și Cavalleria Rusticana.

Revista „Flacăra” subliniază calitățile sale vocale și scenice: „O voce susținută, frumos timbrată, muzicalitate și inteligență scenică”.

În 1978, în urma unui concurs prin Ministerul Culturii, obține un contract de colaborare în Germania la operele din Erfurt, Wittenberg și Halle, unde interpretează în limba germană, Aida, Dama de Pică, List und Liebe, Tosca și un număr însemnat de concerte, bucurându-se de un deosebit succes de public și de aprecierea unanimă a presei.

În dorința de perfecționare continuă, absolvă cursurile Academiei „Franz Liszt” din Weimar, la clasa profesorilor Peter Schreier și Piotr Lisitian.

Revenit în țară, colaborează cu Opera română din București, Opera Română și Opera Maghiară din Cluj, Teatrul Muzical

Brașov și Teatrul Liric din Craiova.

În 1989-1990 întreprinde un turneu cu „Compania Italiană de Operă” în Austria, Germania, Franța, Anglia, Belgia, Olanda, Danemarca, Suedia și Norvegia cu rolul Manrico din opera „Trubadurul”

În 1977 se căsătorește cu dra Maria Tudor, profesoară de matematică la Liceul de Marină din Constanța, fiica comandoului Nicolae Tudor, eroul din dimineața de 5 septembrie 1944, care a fost agresat și străpuns cu baioneta de un soldat sovietic în acțiunea de capturare a distrugătorului „Regina Maria” și a tuturor navelor flotei române.

Au avut două fete: actrița Antoaneta Cojocaru și Victoria Cojocaru, artist plastic, care continuă cu succes tradiția artistică a familiei. Dra Antoaneta Cojocaru artistă a teatrului „Bulandra” din București, a participat cu nava școală „Constanța” la proiectul cultural „Odiseea 2001” în Marea Mediterană.

Sosit pe meleagurile mării pe care o îndrăgește imediat, a făcut parte din Liga Navală Română, filiala Constanța unde a concertat la mai multe manifestări cultural-artistice, antrenând și pe alți colegi la aceste manifestări.

A părăsit această lume la 20 mai 2007, orele 18 în urma unei boli necruțătoare.

A fost un profesionist desăvârșit, un suflet sensibil și bun, un căutător, un artist plin de căldură, un soț și un tată devotat, un luptător plin de curaj și speranță, în om curat, un bun prieten al marinarilor, un îndrăgostit de mare.

Dumnezeu să-l odihnească în pace!

*cdor (r) Doru IONESCU*

**† Victor Emil Gelles**

La 26 martie 2007 a încetat din viață ing. Victor Emil Gelles (Luchi), în vârstă de 90 de ani.

Ing Gelles a fost membru al LNR – filiala București și membru de onoare al YCRR. A fost campion național și balcanic la yachting obținând numeroase trofee. În mormântarea a avut loc la cimitirul Bellu și la ea au participat unica sa fiică, stabilită în Franța de 27 de ani și soțul său, rude, prieteni, yachtmani. Au fost depuse coroane de flori și jerbe din partea YCRR, Federației Române de Yachting, Federației Române de Radioamatorism.

Disparația ing. Victor Emil Gelles reprezintă o grea pierdere pentru toți cei care l-am cunoscut și apreciat.

*II. BARBU*

**† Constantin Stamate**

S-a născut la 20 iulie 1926 în comuna Bordușani, județul Ialomița, din părinți agricultori.

După ce a terminat clasele elementare în comuna natală, a urmat cursurile școlii tehnice din cadrul fabricii de avioane IAR Brașov.

În octombrie 1947 se prezintă la examenul de admitere în Școala Navală. Peste doi ani a fost avansat sublocotenent (aspirant), ofițer de marină militară la 9 mai 1949.

Ca tânăr aspirant a fost ambarcat la Dunăre pe nave fluviale ajungând comandant pe nava de siguranță „Horia” în portul Galați. Ulterior este mutat la Constanța la școala militară superioară de marină fiind



pe rând Comandant de subunitate, șef Birou învățământ, secretar de facultate.

A urmat la Brașov cursurile Institutului Politehnic - cursuri fără frecvență.

A fost declarat inginer electromecanic, ofițer foarte bine pregătit teoretic și practic. A predat elevilor în SMSM cursuri de matematică, tehnico-științifice.

Ofițer cinstit, liniștit, fiind foarte mult apreciat de colegii și camarazii de serviciu.

Marina militară, prin moartea sa, a pierdut un ofițer, model de corectitudine și comportament în societate.

S-a stins din viață la vârsta de 81 de ani.

Să-i fie țărâna ușoară.

Dumnezeu să-l aibă în paza Lui cea dreaptă.

*Colegii promoției 9 mai 1949,*

*ofițeri de marină.*

## Antologia mării

(urmare din pag.31)

perfectiunii.

În drum, voi, Marinari nu veți simți urâtul, căci veți avea larg deschisă înaintea voastră cartea sublimă a *Creațiunii, Universul*, în care veți învăța a citi poema cea mai desfătătoare și cea mai misterioasă: Poezia Vieții! Aceasta este prefața, semnată de comandorul Constantin Bălescu, pe atunci comandantul crucișătorului „ELISABETA”, care deschide volumul „Pe apă. Jurnal de bord”, semnat Tonegaro și apărut în 1905 la Editura și Tipografia Mathilde C. Gheorghiu din Piatra Neamț. Pe post de motto, volumul are următoarele versuri din poema lui Radu D. Rosetti:

*Seara, când apare luna sus pe bolta înstelată,*

*Când începi să salți din valuri și să fii mai supărată,*

*Ce frumos răsună cântul bravului tău marinar,*

*Care stă de santinelă pe catargul solitar!*

*Fiecare val aduce o comoară de povești,*

*Să tot stai o viață-ntr-oagă să ascuți și să privești*

*Căci ca tine nu-i pe lume nimeni, o, măiastră Mare:*

*Tu ești muza cea mai sfântă și poetul*

cel mai mare!

Lucrarea are două părți. Prima, intitulată „De pe Dunăre 'n Meuză” este jurnalul de bord al călătoriei autorului cu vaporul „BUCUREȘTI” și cuprinde subcapitolele „Minunile Bosforului” (Constantinopole, Valherna, Sfânta Sofia, Obeliscul Teodosian, Gilambi-Tas, Scutari, Candili și Moscheea), „Marmara”, „Pe Archipelag” și „Pe coasta Siciliei”. Partea a doua conține scurte istorioare inspirate din mediul marinăresc, precum „Pe Oceanul Atlantic”, „Pe Biscaya – Cimitirul Marinarilor”, „Pave D'Amour” (Spre Messina, 1903), „În larg” (1904, Constanța), „Algerul”, „Lupta Navală. Schiță din manevrele de toamnă” (septembrie 1904), „O să treacă ș'asta!”, „Naufragiul” (1 august 1905, [bricul] „MIRCEA”), „Fidonici” (iunie 1905, crucișătorul „ELISABETA”), „FULGERUL” cu pinteri”, „O amintire” și, la final, „Mic dicționar marin”.

Ca niște veritabile „bouteilles sur la mer”, aceste cvasianonime volume incumbă preocupările și realizările notabile ale unor erudiți și talentați ofițeri de marină, oglindind deopotrivă contribuțiile valoroase și adesea salutare ale acestora – revoluționare, de altfel, pentru acel început de secol XX – pe tărâm științific, literar și etnografic.

### REDACȚIA

**Director:** v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN

**Director adjunct:**

c-dor (r) dr. Ion IONESCU

**Redactor-șef:** c.am (r) George PETRE

**Redactor-șef adj.:**

cpt.cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

**Consilier:** comandor (r) Doru IONESCU

**Secretar de redacție:** Maria GROSU

**Redactori:** ing. Ilarion BARBU,

ing. Florin GUȘMAN (București),

dr. Ioan PORUMB,

dr. Carmen ATANASIU (Constanța),

Dănuț CHIRIAC (Sulina),

Petre MARAVELA (Brăila),

Eugenia Lungu (Tulcea)

**Corectare:** ing. Ilarion BARBU

**Tehnoredactare computerizată:**

Sorina CAZACU

**TIPOGRAFIA:** C.N. APMC. S.A.

**Editor:** LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Filiala Constanța

Str. N. Titulescu nr. 13, Constanța

**Telefon:** 0744/341.187

0341/431.351

**Tel/Fax:** 0241/611.836

**e-mail:** marea\_noastra@yahoo.com

**Coperta I:** „Val”, V. DONICI - acuarela

Costul unui abonament anual: 12 RON

Vânzarea cu amănuntul: 5 RON/buc.

**ISSN:** 1223-0332

**Responsabil de număr:**

cam. (r) George PETRE



**Cu prilejul sărbătorilor de Crăciun și a Anului Nou, colegiul de redacție al revistei „Marea Noastră” urează tuturor cititorilor, colaboratorilor și sponsorilor Sărbători Fericite. LA MULȚI ANI!**

### Erată la nr. 64/3 iulie-septembrie 2007

Pag.	Col.	Rd.	În loc de	Se va citi
14	1	3 jos	Herestreu	Herăstrău
16	1	1 jos	Basista	Basistai
19	1	subtitlu		vicepreședinți
19	1	5 sus	contraamiral (r) dr.ing.	viceamiral dr.ing.
19	1	vicepreș.	Gușman	Gusman
19	2	4 sus	Penoaș	Peneoaș
20	3	2 jos	Poseidon nr.3	Poseidon nr.2
20	1	27 sus	Brude-marinei	Bundes-marinei
20	2	4 jos	Osaberg	Osenberg
20	2	15 sus	Nordsecwerke	Nordseewerke
22	1	13 jos	navigant	flotant
23	3	centru	Novorossusk	Novorossiisk
23	3	centru	Suhmi	Suhumi
23	1	19 jos	Dardanele	Bosfor
26	1	8 jos	fâșăitul	fâșăitul
31	-	expl. foto	Portcontainer	Tank
31	-	expl. foto	Tank	Portcontainer
32	1	13 jos	Dunaâii	Dunării
41	1	4 sus	1968	1868
41	3	10 sus	ASW/ASUW	ASW/ASuW
49	2	7 jos	Burgaz	Burgas
49	3	ult. rând	BLECKSEAFOR	BLACKSEAFOR
50	2	pct.3 ult. rând	VIII	VII