

serie nouă, anul XVIII, nr.3 (68)

iulie-septembrie 2008

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



130 de ani
de la reunirea
Dobrogei
cu statul român





Marea Noastră

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

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

Mihail KOGĂLNICEANU

Reintegrarea Dobrogei în statul român acum 130 de ani

Stoica LASCU

Dr. în științe istorice

La 14 noiembrie 1878, domnitorul Carol I (1866-1914, devenit rege în martie 1881) oficializa reintegrarea Dobrogei la statul român, ca urmare a hotărârilor Congresului de Pace de la Berlin (1 iunie - 1 iulie 1878); ceremonia are loc la Brăila, șeful Statului nostru asistând la trecerea trupelor și autorităților în partea nouă a României, prilej cu care el dă citire unui Înalt Ordin de zi către Armată, în care se spunea, între altele: „*Marile Puteri Europene, prin Tratatul de la Berlin, au unit cu România Dobrogea, posesiunea vechilor noștri prinți*“ (subl.n.).

Componentă fundamentală a etnogenezei românești, Dacia Pontică, așa cum a denumit marele geograf Simion Mehedinți (1869-1962) pământul dintre Dunăre și Mare, a fost parte integrantă a regatului geto-dac al lui Burebista (sec I î.Hr.), „cel dintâi și cel mai mare dintre regii din Thracia și stăpânul întregii țări de dincolo și de dincoace de fluviu“, după cum atestă cunoscutul document de epocă emis la Dionysopolis (Balcic); timp de șase secole, teritoriul dintre Dunăre și Mare cunoaște o înfloritoare dezvoltare în cadrul civilizației romane, pe aici se scurg - înspre sudul Dunării - popoare migratoare, între care și bulgarii (secolul al VII-lea), pentru ca începând din secolul al X-lea Imperiul Bizantin să revină la Dunărea de Jos.

Mai apoi, statul feudal ce se întindea de la Gurile Dunării până dincolo de Capul Caliacra, devine despotat independent în secolul al XIV-lea, sub conducerea lui Dobriță; el avea să fie unit sub același sceptru, cu Țara Românească, de către voievodul Mircea cel Bătrân (1386-1418), intitulându-se în

ultimul deceniu al secolului al XIV-lea (secolul pătrunderii Imeriului Otoman în Balcani), „domn a toată Ungrovlahia/=Țara Românească/și al părților Podunaviei/=Dobrogea/și al celor de peste munți/=din Transilvania/“; la începutul secolului al XIV-lea, titulatura mareului voievod român specifică, mai amănunțit, extinderea transdunăreană și maritimă a Țării Românești: „domn de amândouă părțile de peste toată Dunărea și până la Marea cea Mare și cetății Dârstorului stăpânitor“. În secolul al XV-lea, Dobrogea este dislocată - pe parcursul a mai multor etape, (începând cu 1417 și sfârșind cu 1484) - din sistemul politico-administrativ al statului român din acea perioadă (celălalt stat român, tot independent, era Moldova, voievodul Transilvaniei căzând sub suzeranitatea Regatului Ungar); de remarcat, că toponimul Dobrogea începe să fie încetățenit după 1420, cum atestă izvoarele narative, în hărțile din acest secol el neapărând încă, teritoriul fiind designat sub denumirile Podunavia sau terrarum Dobroticii.

Imperiul Otoman va stăpâni această parte a pământului românesc până la Războiul de Independență al României (1877-1878). În ciuda unei politici de implantare cu elemente alogene - musulmane (turci, tătari, cerchezi) și creștine (bulgari, greci, ruși-lipoveni, germani ș.a), în datele sale perene fondul trăsăturilor specifice românești al Dobrogei nu a cunoscut modificări esențiale în cele peste patru veacuri și jumătate de stăpânire otomană. Era firească, prin urmare, necesitatea revenirii sale la aria de viață națională și teritorial-administrativă



Editorial

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.

→ a statului român modern. Războiul ruso-otoman, devenit pentru acesta al Războiului de Independență, a deschis posibilitatea (prin victoria aliaților) recuperării acestor vechi teritorii românești. Reintegrarea Dobrogei la Statul Român va constitui o a doua etapă în procesul de făurire a statului național unitar român - jalonat de 24 ianuarie 1859 (Unirea Moldovei cu Țara Românească) și Marea Unire din 1918 (27 martie - Unirea Basarabiei, 28 noiembrie - Unirea Bucovinei, 1 decembrie - Unirea Transilvaniei).

Cei 130 de ani scurși de la acest eveniment memorabil al istoriei noastre naționale, al întregului spațiu sud-est european, relevă benefica îngemănare a marilor investiții financiar-materiale și eforturi organizatorice din partea statului român cu cele ale întreprinzătorilor, ale dobrogenilor laborioși, munca și creativitatea lor regăsindu-se în imaginea Dobrogei moderne și contemporane. Practic, se poate spune că cea mai mare realizare a statului român, până la Primul Război Mondial, a fost transformarea celor două județe transdunărene - Constanța (7.150 km²) și Tulcea (8.626 km²) - dintr-un teritoriu înapoiat economic și ca elemente de civilizație, într-o parte modernă, prosperă și dinamică a Regatului, cu un nivel al instrucției superior restului județelor țării, cu o repartizare mai echilibrată a proprietăților funciare și, corespunzător, cu disparități social-economice mai suportabile din partea membrilor societății. Este un proces ce va continua și în perioada interbelică, pentru ca în a doua jumătate a secolului nostru, mai ales începând cu deceniul șapte, spectaculozitatea transformărilor economice, edilitare, social-culturale și ale infrastructurii să ateste aceeași

preocupare, constantă, a statului român pentru continua modernizare a părții sale de peste Dunăre. Corespunzător, s-au produs mutații sensibile și în plan demografic. Potrivit statisticilor, în 1880 erau în Dobrogea circa 150.000 locuitori (27% români, 31% turco-tătari, 20% bulgari, 12% ruși-lipoveni ș.a), pentru ca în 1912 ei să se cifreze la 380.000 (57% români, 13% bulgari), 11% turco-tătari, 9% ruși-lipoveni, 3% greci ș.a). Datele recensământului din perioada interbelică (1930) indică populația Dobrogei la 815.000 locuitori - 437.000 în actualele județe Constanța și Tulcea, respectiv 378.000 în județele părții de sud a Dobrogei (Durostor și Caliacra), recuperată în 1913 și iarăși pierdută, în favoarea Bulgariei, în 1940. Astăzi, potrivit Recensământului din 7 ianuarie 1992, 91% din cei 1.019.766 locuitori ai județelor Constanța (748.769) și Tulcea (270.997) sunt de naționalitate română, alături de care conviețuiesc, în continuare, și elemente etnice pe care istoria le-a așezat aici în decursul vremurilor - turci (27.685 - 2,6%), ruși-lipoveni (26.154 - 2,6%), tătari (24.185 - 2,4%), țigani (5.983), ucrainieni (4.104), maghiari (1.545), greci (1.230), armeni (568), germani (647), bulgari (311), evrei (125), polonezi (70), sârbi (65), slovaci (13) ș.a.

România de la Mare este o provincie deosebită a statului nostru național, independent și unitar.

Notă:

¹ *Tratatul de Pace semnat la Berlin la 1/13 iulie 1878, care pune capăt războiului ruso-româno-turc din 1877-1878*

1878 - Reinstalarea administrației românești în Dobrogea

Petre MARAVELA

Războiul ruso-româno-turc se încheie prin Armistițiul din 23 ianuarie 1878. La tratativele de armistițiu țara noastră nu este invitată să participe, dar Mihail Kogălniceanu trimite încă din 11 ianuarie, reprezentantului Rusiei, o notă în care sublinia: „*ceea ce a fost armata noastră în acțiune este just ca ea să rămână și în soluțiune, în ziua în care tratativele diplomatice vor urma bătăliilor și este absolut drept ca România să participe la negocieri așa cum a participat la lupte*“.

Decretul pentru încetarea stării de război este dat de Carol I, pe 4 februarie 1878.

Tratatul de pace de la San Stefano (azi Yeşilköy), din 19 februarie - 3 martie 1878, recunoștea autonomia României. Se convenea ca teritoriul „sangeacului” Tulcea (Dobrogea) să-l cumpere Rusia de la turci, cu suma de 1,1 milioane ruble, din 1,4 milioane despăgubiri de război; granița se stabilea pe brațul Sf. Gheorghe. Rusia urmărea să facă schimb de teritorii cu România, oferea Dobrogea și lua în schimb sudul Basarabiei. Deci, luau un teritoriu românesc oferind în schimb tot un teritoriu românesc.

Puterile europene, în dezacord cu

Rusia, convoacă o nouă conferință de pace la Berlin (1 iunie - 1 iulie 1878), care recunoaște independența României și este de acord cu schimbul de teritorii, granița cu Rusia stabilindu-se pe brațul Chilia.

Prin articolele 22-46, se recunoștea independența României, apartenența Insulei Șerpilor, a sangiacului Tulcea cu Delta Dunării și a districtelor întregii Dobroge, de la Kilia la Kustendge; concomitent cu încorporarea la Rusia a județelor Ismail, Cahul și Bolgrad - din sudul Basarabiei, „drept consolare“.

Problema delicată privind schimbul Dobrogei cu sudul Basarabiei, pune la grea încercare clasa politică românească, cu riscul de a face erori. În 23 iulie, domnitorul scria tatălui său: *„Districtele pe care ni le-a dat congresul, au un mare viitor, sper ca peste câțiva ani să le aduc într-o stare înfloritoare; în dilemă se afla și Anton de Hohenzollern, dar îl sfătuia pe Carol I că Dobrogea este de viitor*“.

Erau oameni politici români care se opuneau acestui „schimb” de teritorii dar cei mai prestigioși explicau situația. Astfel Mihail Kogălniceanu spunea în 30 septembrie: *„Eu cred că țara va primi Dobrogea nu ca schimb, dar ca*

compensațiune pentru desvoltarea sa, eu mai cred că numai să voim putem face din Dobrogea o țară omogenă cu mama-patrie. Astfel nu vom avea să cheltuim decât dacă vom socoti că merită să cheltuim bogățiile îngropate ale Dobrogei și dacă vom cheltui în asemenea condițiuni bine vom face, fiindcă vom face cheltuieli productive“.

Iar Ioan C. Brătianu, referindu-se la Dobrogea, rostea în 28 septembrie, în Senat: *„Noi am posedat-o cu sângele nostru, am pierdut-o cu sabia și acum s-a reîntors la noi iarăși cu sabia! Un pământ între Mare și cel mai mare fluviu din Europa, dumneavoastră voiți să-l lăsați?... Luând Dobrogea ne deschidem o poartă prin care ne punem în raport cu lumea întreagă*“.

Chiar și un diplomat rus, contele Șuvalov, ambasadorul Rusiei la Londra aprecia că: *„Dobrogea se cuvenea României mai mult decât oricui, din cauza numărului populației de acolo*“.

Guvernul român a studiat situația din Dobrogea în eventualitatea că această provincie va redeveni sub administrația statului român. În acest scop, Mihail Kogălniceanu făcea cunoscut corpurilor legiuitoare că a trimis în Dobrogea două comisii de experți, una militară și una

civilă, specialiști în administrație, drept, probleme economice și strategice pentru studierea regiunii, a serviciilor publice, instituțiilor, stării generale și nevoilor imediate ale populației. Concluziile lor au stat la baza prefacerilor care s-au înfăptuit după revenirea provinciei noastre istorice dintre Dunăre și Mare în hotarele etnice ale țării. Locotenent-colonelul Ioan Murgescu, membru în comisia de experți nota: „Toate populațiunile române, grece, turce și tătare așteaptă cu nerăbdare ocupațiunea Dobrogei de către români și în toate locurile unde am fost mi-au mărturisit că se găsesc fericiți că Dobrogea și Marea s-au dat României.”

Comisia pentru instalarea administrației civile, condusă de Nicolae Catargi, se întrunește pe 8 noiembrie, după ce în vară, se constituise la Pitești Divizia activă, comandată de generalul Gheorghe Angheliescu, însărcinat cu preluarea administrației militare, întârziată datorită tratativelor și a raporturilor încordate cu Rusia.

În baza art. 46 din Tratat, Comisia Europeană pentru delimitarea frontierei de sud a Dunării (formată din 7 membri), începe să lucreze, guvernul român delegând pentru această acțiune un grup de ofițeri, în frunte cu colonelul Ștefan Fălcoianu. Prima ședință are loc în noiembrie, la Silistra, actul final încheindu-se la Constantinopol pe 17 decembrie, după care intră în vigoare prin ratificarea de către guvernele celor 7 puteri; se începe plantarea bornelor de graniță.

Dobrogea se afla sub administrație militară rusă de provizorat, care a dus la excese, abuzuri, lipsă de interes pentru nevoile populației; orașele sunt distruse și satele pustiite. Cei 77.880 locuitori, aveau 28.907 de case, dispuse în 290 de sate și 14 orașe. Cele 8 regiuni erau conduse de guvernatorul Belotercovici, comerțul se făcea cu monedă rusească, limba oficială era bulgara, populația românească fiind supusă presiunilor și persecuțiilor.

Divizia română care trebuia să asigure

administrația militară în Dobrogea pleacă din Pitești și pe 14 noiembrie sosește la Brăila. La ora 9 trenul princiar este întâmpinat de primarul R. S. Campiniu, oficialități și un numeros public.

Divizia, comandată de generalul Gheorghe Angheliescu, prezintă onorul domnitorului, iar acesta dă citire Proclamației către armata română: Soldați! „...Azi veți pune piciorul pe acest pământ care devine din nou românesc! Însă acum veți merge în Dobrogea, nu în calitate de cuceritori, ci amici, ca frați ai locuitorilor, care de azi înainte sunt concetățenii noștri. În această nouă

princiar „Ștefan cel Mare”, însoțit de Ioan C. Brătianu - primul ministru și de reprezentanții autorităților civile.

Pe malul dobrogean, la Ghecet (Smârdanul Nou), drapelul românesc fâlfâiau. La ora 13, au trecut Dunărea un detașament de roșiori, o companie de vânători și o baterie din Regimentul 5 infanterie de linie. Curând ajunge și yachtul regal, care este primit cu urale. Fanfara intonează imnul național, episcopul Melchisedec al Dunării de Jos binecuvântând noul pământ. Carol I urează „Drum bun” trupelor care pornesc spre Măcin, apoi spre Babadag și Tulcea.

Se lansează în toate localitățile Dobrogei **Proclamația către dobrogeni**, tipărită în foi volante, în limbile turcă, bulgară, greacă și română: *Marile puteri europene, prin Tratatul de la Berlin, au unit țara voastră cu România. Noi nu intrăm în hotarele voastre trase de Europa, ca cuceritori, deoarece știți și voi, mult sânge românesc s-a vărsat pentru desrobirea popoarelor din dreapta Dunării.*

Locuitori de orice naționalitate și religione! Dobrogea, veche posesiune a lui Mircea cel Bătrân și Ștefan cel Mare, de azi face parte din România... Religionea voastră, familia voastră, pragul casei voastre vor fi apărate de

legile noastre și nimeni nu le va putea lovi fără a-și primi legitima pedeapsă. Armata română care intră în Dobrogea, nu are altă chemare decât de a menține ordinea și model de disciplină, de a ocroti pașnica voastră viețuire.

Datu-s-a la Brăila, la 14 noiembrie, anul grației 1878 și al 13-lea an al domniei noastre. (M.O. nr. 236)

Pregătirile pentru primirea autorităților române au început în orașele dunărene.

La Cernavoda, banchetul a fost organizat de Societatea engleză de căi ferate și reprezentantul naționalităților.

La Tulcea (care fusese capitala guvernământului otoman al Dobrogei), cu sprijinul delegatului Stoianovici și al consulului francez Emile Langle, s-a constituit un comitet cetățenesc, în frunte cu institutorul Constantin Adrian.

(continuare în pagina 8)



Intrarea trupelor române în Dobrogea, 14 noiembrie 1878. Din colecția Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

România veți găsi o populațiune, care în cea mai mare parte este deja românească... Însă veți găsi și locuitori de alt neam și alte credințe. Toți aceștia, cari devin membri ai statului român, au același drept la protecțiunea și la dragostea voastră!...

Așadar drum bun soldați și Dumnezeu să vă apere.

Gândul meu vă însoțește neântreput.

Trăiască România!

Dat la Brăila, la 14 nov., anul 1878

Carol

Se oficiază un Te-deum, după care trupele, în frunte cu domnitorul, se deplasează prin oraș, defilează în centru și apoi se îndreaptă spre port. Aici, la arcul de triumf, ridicat cu acest prilej, totul este pregătit, navele arborând marea pavoaz. La ora 12, domnitorul se ambarcă pe yachtul

Strămoșii noștri în Dobrogea

MOTTO: Dacă suntem urmași ai daco-geților și romanilor, tot ce au făcut acești strămoși pe meleagurile noastre marchează semnificativ istoria poporului român.

Contraamiral (r) George PETRE

◆ Cu 800 de ani înainte de Hristos a început procesul de desprindere din masa tracilor a triburilor geto-dace.

◆ În sec. 7-6 î.Hr. se întemeiază coloniile grecești pe țărmul vestic al Mării Negre. Cetatea Istros (numită de romani Histria) în 657/656 î.Hr, apoi Calatis și Tomis. Ele aveau legături economice permanente cu triburile traco-geților din Dobrogea.

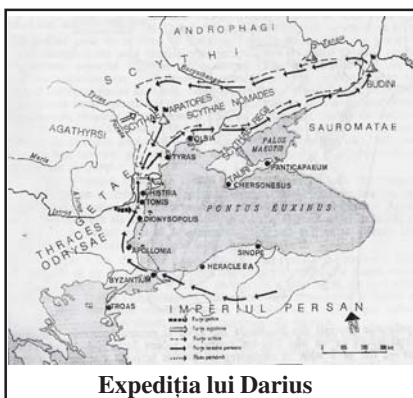
◆ În sec. 7-4 î. Hr., sciții, veniți din Nordul Mării Negre, intră în contact cu triburile geto-dace, contribuind la îmbogățirea civilizației autohtone.

◆ 514 î.Hr. A avut loc expediția nereușită a lui Darius I, regele Persiei (o armată de 700.000 de luptători peșteri și 600 de corăbii), prin Dobrogea, împotriva sciților, spre nord de gurile Dunării. Singurii dintre traci care au opus rezistență suveranului persan au fost geții, numiți de Herodot „cei mai viteji și cei mai drepți dintre traci”.

◆ 431-424 î.Hr. Regatul trac al odrişilor se întinde de la Hellepont până la Dunăre, incluzând sub autoritatea sa nominală și teritoriul Dobrogei.

◆ 341 î.Hr. Cucerirea de către Filip al II-lea a regatului trac al odrişilor și transformarea lui într-o provincie macedoneană.

◆ 339 î.Hr. „Împingerea spre apus a sciților nomazi de către sarmații nomazi, ce veneau de la răsărit, a provocat o mare tulburare în masa getică, locuitoare statică, agricolă, care este așezată atât în nordul cât și în sudul Dunării, până la Nistru și până la Mare, către Balcic și Varna” – Vasile Pârvan.



Expediția lui Darius

◆ Sec. III î.Hr. Începe marea migrație a popoarelor; în Dobrogea pătrund, spre centrul Europei, triburile nomade ale sciților, celților, bastarnilor, sarmaților și goților. „Geții vor rămâne pe loc suportând cu răbdare, la adăpostul pădurii, toate aceste migrații, venind din stepe de NE, și vor birui păstrându-și statornic ființa în tot ținutul de la Dunărea de Jos, până la începutul secolului V d.Hr.” – Vasile Pârvan.

◆ Sec. II î.Hr. Enclavele scitice din Dobrogea, care supraviețuiseră un timp în masa autohtonă, sfârșesc prin a fi complet asimilate de geto-daci. Cu toate acestea, romanii au numit provincia Sciția Minor.

◆ 55 î.Hr. Burebista a declanșat, nu mai devreme de anul 55 î.Hr, campania militară de ocupare a litoralului pontic. Prima cetate vizată a fost Olbia, așezată la gurile fluviului Hypanis (Bug) care a fost luată

ajungea la Olbia și cuprindea ținutul dintre Dunăre și mare, în întregime, iar la miazăzi era limitat de Munții Haemus (Balcani).

◆ 4 d.Hr. În timpul domniei împăratului Augustus Dobrogea intră sub directa



Burebista - regele statului dac centralizat - lucrare monumentală expusă în Muzeul Marinei Române din Constanța



Harta statului dac centralizat condus de Burebista

sub stăpânire dacică. Au urmat Tyros (Cetatea Albă), Histria (aici campania a durat 3 ani), Tomis, Odessos (Varna), Messembria (Nesebăr) și Apollonia (Sozopol). Nu a fost cucerită cetatea Dionysopolis (Balcic) deoarece avea mai demult relații de prietenie cu marele stat al lui Burebista. Dacia se întindea spre apus și nord-est până la Dunărea de mijloc (la Bratislava) și Morava, spre nord atingea Carpații Păduroși, spre est

supraveghere militară a Imperiului Roman. În confruntarea cu stăpânitorii macedoneni romanii sunt sprijiniți de trei regi geto-daci din Dobrogea.

◆ 9-18 d.Hr. relegarea poetului roman Ovidius la Tomis.

„Vrei tu să afli poate cine-s tomitanii / Și ce fel de moravuri se văd în jurul meu? / Cu geții în

amestec sunt grecii de pe-aice, / Dar geții cei războinici, pe greci îi covârșesc.”

Ovidiu, „Tristia”, v.7, v.9-12; traducere Th. Naum

◆ 15 d.Hr. Crearea provinciei romane Moesia care încorporează și Dobrogea.

◆ 69-70. Flota romană de pe Dunăre, Classis Flavia Moesica, a fost reorganizată, stabilindu-și baze la Aegyssus (Tulcea) și Novodunum (Isaccea).

◆ 101-102 (iarna) - 102 (primăvara). Bătălia daco-romană de la Adamclisi.

◆ 17 ian. 395. Imperiul roman este împărțit în două state: cel cu provinciile din Occident, cu capitala la Ravena, și cel din Orient, cu capitala la Constantinopol. Dobrogea este inclusă în granițele Imperiului roman de răsărit.

◆ 480. Prima mențiune a unor triburi protobulgare, triburi nomade, care veneau din răsărit de pe Volga centrală, la frontiera Dunării de jos, chemate de împăratul romano-bizantin Zenon pentru a lupta împotriva ostrogoților.

◆ 680. Încetează temporar stăpânirea bizantină din Dobrogea sub presiunea avarilor, slavilor și altor neamuri nomade.

◆ 971 sau 1018. Crearea themei Imperiului bizantin Paradunavon



Ruinele monumentului Tropaeum Traiani de la Adamclisi, 1928

(Paristrion), care cuprindea nord-estul Bulgariei și Dobrogea. Ea avea capitala la Dorostolon (Siliștra).

◆ Sec. X (sfârșitul). Construirea cetății de pe insula dunăreană Păcuiul lui Soare, bază a flotei bizantine și fortăreață de graniță (la Oltina) a imperiului, care avea misiunea de a controla accesul pe Dunăre spre capitala themei Paristrion.

◆ 980. Imperiul bizantin pierde pen-

tru un timp, în favoarea bulgarilor, partea de nord-est a Bulgariei și sudul Dobrogei. Sunt semnalati ca popor vlahii (valahi sau români).

◆ Cca 1045. Bizantinii se confruntă cu pecenegii apoi se înțeleg ca aceștia să apere fruntariile Dobrogei de atacurile altor triburi de pecenegi.

◆ 1185-1186. Răscoala condusă de frații români Asan și Petru împotriva Imperiului bizantin. Valahii și bulgarii se înfruntă cu imperialii. S-a întemeiat imperiul Asăneștilor cu capitala la Târnovo.

◆ Imperiul Asăneștilor se substituie stăpânirii bizantine în Dobrogea.

◆ 25 martie 1245. Menționarea românilor care locuiau pe teritoriul din apropierea Dunării și a Mării Negre într-o scrisoare a papei Inocențiu al IV-lea (1243-1254).

◆ 1262-1264. Prima imigrație de populație turcă în Dobrogea; împăratul bizantin Mihail al VIII-lea acordă lui Iseddin și Saru Saltak Dede dreptul de a se așeza, în fruntea a circa 10.000-12.000 de turci selgiucizi, în această regiune, cu misiunea de a apăra interesele bizantine.

◆ 1321. Geograful și istoricul arab Abulfeda menționează că Isakgi (Isaccea) este un oraș din Alualak (Țara Valahilor), în dependență de Constantinopol.

◆ 1346. Balica, conducătorul Dobrogei, intervine în luptele interne din imperiul bizantin.

◆ 1354. Dobrotici devine cărmuitor al Dobrogei. El conduce această țară românească, ce are o activitate similară cu cea din principatele Valahia, Țara Românească și Moldova precum și din voievodatul Transilvaniei.

◆ 1370-1385. Războiul lui Dobrotici, despotul Dobrogei, împotriva genovezilor care controlau comerțul de la gurile Dunării.

◆ 1376. Dobrotici încearcă, împreună cu împăratul bizantin Ioan al V-lea Paleolog și cu venețienii, să înscăuneze pe tronul din Trapezunt pe ginerele său, fiul împăratului bizantin.

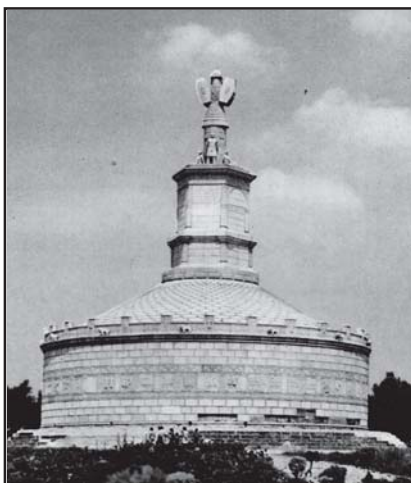
◆ 1386 sept. 23 - 1418, ian. 31. Domnia lui Mircea cel Bătrân în Țara Românească. El reușește să reunească Dobrogea, inclusiv Siliștra, cu țara sa așa

cum mai fusese unită pe timpul lui Burebista și al Daciei romane. Titlul său de domnie a fost:

„Eu, întru Hristos Dumnezeu binecredinciosul și de Hristos iubitorul și autocrat, Io Mircea mare voievod și domn din mila lui Dumnezeu și cu darul lui Dumnezeu stăpânind și domnind peste toată țara Ungrovalahiei și părțile de peste munți, încă și către părțile tătărăști și Almașului și Făgărașului, herțeg și domn al Banatului Severinului și stăpânitor pe ambele părți ale Dunării încă și până la Marea cea Mare și oblăduitor al Cetății Durostorului”.

◆ 1388 (iarna) - 1389. Mircea cel Bătrân, susținut de contingente dobrogene, învinge și alungă din Dobrogea pe turcii conduși de marele vizir Ali-Pașa.

◆ 1404. Mircea cel Bătrân, reușește să recucerească mare parte din teritoriul



Monumentul de la Adamclisi refăcut în anii 70, ai secolului XX

dobrogean și Siliștra, pierdute în urma războaielor anterioare cu turcii otomani.

◆ Cca 1407-1408. Victoria lui Mircea cel Bătrân asupra turcilor în fața Siliștrei.

◆ 1417 - Armatele otomane pătrund în Dobrogea pe care o iau în stăpânire.

◆ 1877-1878. Războiul de Independență în urma căruia Dobrogea se reunește cu patria română.

(urmare din pag.5)

Decorarea (pavoazarea) a fost executată de pictorul Enache Cardaș și tapițerul german Johan Jung, pe ascuns, în interiorul bisericii Sfântul Nicolae, guvernatorul rus Beloțercovici considerându-se ofensat de conținutul inscripțiilor patriotice, arcurile de triumf și de scenele ce înfățișau ostași români din toate armele ce au luat parte la război; comunitățile greacă, israelită și bulgară au susținut manifestările.

În miezul zilei de 18 noiembrie, drumul de la debarcader până la catedrală era plin de oameni, clerul și reprezentanții naționalităților se aflau în așteptare. Navele sosesc la ora 14 și după o oră, trupele se pun în mișcare în sunetul fanfarelor militare, al salvelor de tun de pe vase, al clopotelor de la biserici și în uralele multîmii; cetățeanul Costache Boabă, oferă pâine și sare comandantului militar.

În Constanța, trupele ajung pe **23 noiembrie 1878 - zi în care se oficiază preluarea Dobrogei**; orașul este împodobit, toate navele din port arborează marele pavoaz, la festivități iau parte 5.000 de cetățeni.

Autoritățile române încep preluarea administrației (trupele țariste continuând să staționeze aici). Astfel în componența statului român intră o nouă zonă maritimă, portul și un litoral de 240 kilometri lungime, ce deschideau României o largă fereastră spre lume.

Unitățile militare au fost dispersate în toată Dobrogea, pentru lichidarea dezordinii, restabilirea vieții pașnice și a siguranței locuitorilor, instaurând normele de viață ale unui stat civilizată.

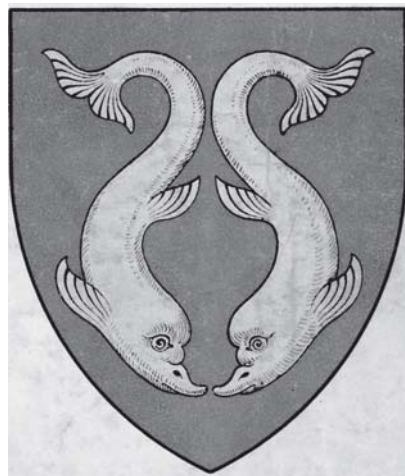
Greaua problemă vine în restabilirea ordinii publice și adoptarea unor măsuri legislative profunde, privind creșterea economică; s-au adoptat Legi și

Regulamente în domeniul organizării judecătorești și a celei administrative, în perceperea impozitelor, al serviciului vamal, în cel al domeniilor și pădurilor. Va urma „Decretul domnesc privind proprietatea în Dobrogea”.

În 1879, Mihail Kogălniceanu spunea în Parlament: *Ne trebuie să dezvoltăm două mari interese, interesul fluvial prin Tulcea și un interes maritim, care va fi, și mă credeți, plămâni României, prin care țara va respira și aceasta va fi Kiustenge (Constanța).*

Bateriile rusești (de pe locul viitorului Cazinou) și cei 8.000 de militari, pleacă din regiune pe 4 aprilie 1879, iar navele rusești din Tulcea pe 22 aprilie.

Pe 9 martie 1880, începe regimul



Stema Dobrogei, 1880 - din fototeca Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța

excepțional, aplicat prin „**Legea pentru organizarea Dobrogei**” - replică vie a Constituției României din 1866.

Dobrogea se împarte în două județe:



Primii prefecti ai județelor: Constanța - Remus Opreanu (foto 1) și Tulcea - Luca Ionescu (foto 2)

Tulcea, cu *plășile* (ocoalele) Babadag, Măcin și Sulina - cu Insula Șerpilor și **Constanța**, cu Mangalia, Hârșova, Medgidia și Silistra Nouă.

Fiecare plasă avea în frunte un administrator subordonat prefectului, iar comunele un primar, ajutat de un consiliu.

Art. 3, prevedea că toți cetățenii otomani, devin cetățeni români; Art. 15, prevedea libertatea conștiinței și a cultelor; Art. 17, obliga salarizarea clerului și repartizarea de fonduri pentru întreținerea moscheilor (ulterior s-a construit și impunătoarea moschee Carol I din Constanța, piața Ovidiu).

Aceasta a fost pe scurt, descrierea realipirii la țară a frumoasei regiuni **Dobrogea**, moment important în istoria poporului român, eveniment de la petrecerea căruia se împlinesc **130 de ani**.

Bibliografie:

1. Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu - **ISTORIA DOBROGEI**, Editura „Ex Ponto” - Constanța 1998;
2. Colecția revistei „Marea Noastră”
3. *Analele Brăilei*.

NICOLAE IORGA:

„Luarea în stăpânire a Dobrogei (în 1878 n.n) care, în trecutul istoric, înseamnă: țarm grecesc de mare, țarm românesc de Dunăre, drum turcesc pentru oști prin mijloc, se înfățișează ca un lucru natural, adus de împrejurări neașteptate. O mai atentă observare a împrejurărilor arată că nu e așa. România (statul românesc – n.n.) a putut să nu ceară această întindere teritorială; poporul românesc, Miocanul, Cojanul, au pretins-o prin dezvoltarea însăși a necesității istorice”.

MIHAI EMINESCU:

„Din punct de vedere istoric, dreptul nostru istoric asupra Dobrogei este incontestabil, Romană în vremea împăratului August, loc de exil al poetului Ovidiu, bizantină în urmă, trecând de la Asanizi la Țara Românească, ea a rămas a Țării Românești, până ce ne-a fost luată de turci, și de nimeni altul; pentru Eminescu este fără putință de tăgadă că întru-cât poate fi vorba de drept istoric, continuarea Deltei de pe malul drept al Dunării, adică Dobrogea, e o **dependență naturală a Țării Românești** (subl.n.), care a și fost a Țării Românești curând după întemeierea acestui principat”.

IOAN C. BRĂTIANU:

„Desfid să vină oricine cu un singur document, ca să probeze că Dobrogea a făcut parte din statul Bulgariei. Turcia a venit la începutul sec. al 15-lea de a luat-o de la noi cu sabia și acum, când s-a luat de la Turcia înapoi, s-a luat iarăși cu ajutorul brațului României. Să nu ni se zică dar că Dobrogea a fost a Bulgariei; noi am posedat-o cu sângele nostru, am pierdut-o cu sabia și acum s-a reîntors la noi iarăși cu sabia!”

Dobrogea și Marina*

Motto: „Însemnătatea cea mare a Dobrogei pentru România îi vine de la așezarea sa la gurile Dunării și la țărmul Mării [...] O țară fără ieșire la Mare este o țară care se înăbușă, o țară fără porturi prin care se pune în legătură statornică și directă cu târgurile străine și astfel să-și întrețină o respirație economică normală, este o țară condamnată în progresul ei“

Constantin Brătescu

comandor

NEGULESCU Aurelian**

În introducere se arată legătura indisolubilă dintre Dobrogea și Marină.

Capitolul I se intitulează „Situația între 1878-1880” pe care îl reproducem integral:

SITUAȚIA ÎNTRE 1878-1880

Care era situația acum cincizeci de ani, e ușor de închipuit.

Pe Dunăre, numai șleperi grecești, caice turcești, remorchere grecești și austriace. Singurul port mai bine înzestrat era Cerna-Vodă, cu silozuri exploatare de aceeași companie englezească care avea și linia Cerna-Voda - Constanța. Dunărea nebalizată, punerile pe uscat, limburile și chiar pirateria erau un ce obișnuit.

La Mare, Sulina în mâinile Comisiunii Europene în perioadă de lucru pentru tăierea coturilor și menținerea unui pescaj normal. Portul Constanța, mărginit la vechiul cheu genovez din spre oraș și la un mal de apărare spre Est și Sud, care se termină cam unde e intrarea actuală a basinului interior; ca suprafață, mai puțin ca jumătate din basinul dintre silozuri și Serviciul Sanitar. Mangalia, cam în aceeași stare.

Coasta mării, luminată destul de prost, cu faruri fixe la Sulina, Constanța și Șabla, cu alternanțe rare la Sf. Gheorghe și Insula Șerpilor. Aterizările deci greoaie, accidente nenumărate. Pe furtuni, vasele cu destinația Constanța o ocoleau, intrarea în port fiind imposibilă.

Urmează un capitol intitulat „Ușurințele aduse navigației” despre amenajarea pentru navigație a Dunării între Călărași, Tulcea-Sulina, a Insulei Șerpilor și a litoralului românesc.

În continuare citim capitolul:

DEZVOLTAREA MARINEI MILITARE

Dacă încep cu marina militară și nu cu

cea comercială, e numai fiindcă, deși logica ar impune apariția forței plutitoare după apariția comerțului plutitor, ca o apărare a acestuia, - la noi lucrurile s'au petrecut invers, - dar tot atât de logic. Marina militară, creată pentru poliția și apărarea malurilor, a fost școala în care ciobanii și plugarii noștri au învățat nu numai să tragă cu arma ca dorobanți, cu tunul ca artileriști, să arunce poduri în aer ca geniști, dar au învățat și marinăria abia cunoscută doar de plutași și de puținii pescari. Fără această școală a marinei militare nu am fi putut avea niciodată o marină comercială națională, în ceea ce privește personalul. «Șaluparii» și «flotiștii» de pe micile «Rândunici», care la 1877 au îndrăsnit totuși să torpileze un monitor turcesc, avură prilej să vadă sosind pe rând:

Fulgerul (1872), miniatura unui chiurasat francez, care abia își putea duce chiurasa prin bălțile dela Chilia, - vas fără valoare, ca orice lucru marinăresc făcut de nemarinari.

[...]

Grivița (1880), o canonieră micuță, care făcea și face serviciul de staționar român la Sulina, reprezentând țara ori de câte ori C.E.D avea ședințe plene.

Canonierele tip *Bistrița* (1882), trei la număr, construite în Anglia și menite a completa vasele de poliție pe Dunăre, reprezentate prin șalupele tip Argeș, aduse cu trenul în clipa în care o comisiune internațională scobora Dunărea să se convingă dacă avem sau nu vase cu care să facem poliția încredințată nouă prin tratatul dela Berlin, Austriei susținând că nu avem și că, deci, această misiune li se cuvine, odată ce noi am neglijat-o.

Monitoarele tip *Lahovary* (1906), - patru la număr, construite în Austria, - care împreună cu cele opt vedete tip «Maior Grigore Ioan» construite în Anglia, fură rezultatul unei aprige campanii duse de

câțiva ofițeri inimoși, în frunte cu răposatul Comandor Demetriade Petre, mort tocmai când pregătea înfăptuirea și a programului la mare, și susținută de câțiva patrioți înfocați, cari se pot asemui cu cei adunați azi în jurul Ligii Navale.

La Mare pe rând bricul «Mircea» (1882) și crucișătorul «Elisabeta», construite în Anglia, - precum și trei torpiloare tip «Zborul» din Franța. Mai târziu, după războiu, Divizia de Mare se mări cu patru canoniere cu motor tip «Lt. Comandor Stihii», cumpărate dela Francezi, - două distrugătoare tip «Mărășești» din cele patru comandate la Italiani și câteva torpiloare austriace repartizate nouă de marii aliați.

[...]

Răposatul și în veci neuitatul colonel Maican și-a dat seama încă de acum cincizeci de ani ce însemnează Dobrogea pentru noi; și-a dat seama că, dacă un vapor se poate aduce în 24 de ore, - pentru formarea personalului e nevoie de decenii. Prima lui hotărâre a și fost aducerea imediată a unui vas școală cu pânze: *Mircea*. Copiii din școala de marină, recruții din creierul munților, după ce se cățarau pe catargele ridicate în dealul Țiglinei, și făceau teorie marinărescă și instrucție de infanterie din toamnă până în primăvară, - își luau sacul și hamacul la spinare și se imbarcau pe *Mircea*, porneau la vale la Sulina, începeau cu ieșiri scurte și exerciții de rame, luau apoi drumul spre Constanța și, după câteva greenuri încercate în triunghiul Sulina - Insulă - Caliacra, - cu dese refugii la Balic, - foștii noștri ciobani și plugari deveneau marinari desăvârșiți, li se îngăduia să iasă în Mediterana - atunci când visteria țării dispunea și Sultanul permitea.

Alături cu «Mircea» apărea și svelta «Elisabeta», pe care se imbarcau focarii și tunarii. Ambele, chiar când ieșeau din Marea Neagră, au fost școala care a dat

* Publicăm extrase din studiul cu același titlu apărut în lucrarea „Dobrogea, cincizeci de ani de viață românească”, Constanța, 1928.

** Comandorul Aurelian Negulescu (1879-1946), ofițer de marină. A fost comandantul șalupei torpiloare „Rândunica”, cu gradul de căpitan, care a executat atacul cu torpile asupra navelor de război austro-ungare staționate la Rusciuc, în noaptea de 14 august 1916. S-a remarcat ca un bun publicist conducând revista „Marea Noastră” a Ligii Navale Române după moartea lui Jean Bart, în perioada 1933-1945, semnând textele sale literare și articolele din revistă cu pseudonimul Moș Delamare.

mai târziu marinari cari, - trebuie să lăsam la o parte orice falsă modestie, - au fost admirați de națiuni marinărești bătrâne. Pe marinarii făuriți în scotele lui Mircea societăți străine se bat, - fiindcă rar se găsesc aiurea marinari cari, pe lângă iscusință, să fie și disciplinați, ascultători, economi, sobri: firea românului dela țară trecut prin înalta școală de educație civică, armata și cea umană, marea.

Ocolind Marea Neagră, Mediterana, ieșind în ocean și reprezentând țara la Brest, Kiel, Stockholm, Portsmouth, etc, - ori pe unde a trecut dualitatea *Mircea-Elisabeta*, marinarii noștri au știut, prin purtarea lor, să facă țara noastră mai cunoscută, dar și respectată, iubită.

[...]

DESVOLTAREA MARINEI COMERCIALE

Atât la Dunăre cât și la Mare, Românul este atras de farmecul apei, dar a fost și este încă neîncrezător când e vorba să lase banul său să alunece pe apă sub formă de vase plutitoare. Rezultatul este ușor de întrevăzut: grăul nostru ca și petrolul nostru; portocalele italiene ca și bumbacul englezesc destinat României, călătoreau cu vapoare străine, cărând astfel și o parte din câștigul ce ni se cuvenea nouă.

Mai mult, chiar simplul cabotaj, fie între porturile noastre dunărene, fie între

Galați și Sulina sau Constanța, era pe mâini străine. Atât pe albastra Dunăre cât și în porturi se putea vedea orice fel de pavilion, chiar și suedez sau japonez, - afară de cel românesc, care flutura timid doar la căpitanie, ca semnal pentru începerea sau încetarea lucrului în port.

Răsări un om însă, care nu era marinar, ci Directorul Regiei Monopolurilor Statului. El făcu socoteala câți bani ar rămâne în Țară dacă transporturile de sare și chibrituri pentru Serbia s'ar face cu șlepuri și remorchere românești; câți Români și-ar câștiga o pâine servind pe ele și în birouri; câți meseriași ar avea de lucru în atelierile de reparații necesitate de vase; etc.

Și astfel răposatul Manu puse temelia Navigației Fluviale Române, care, dela câteva șlepuri și un remorcher, a ajuns astăzi la zeci de pasagere elegante și rapide, care leagă porturile dobrogene cu țara mamă; cu zeci de remorchere și

sute de șlepuri, - chiar și tancuri de petrol, - unele din ele cu motor; cu un șantier de reparații, devenit treptat de construcții, la Turnu Severin.

Bine înțeles că această vastă organizare, - chiar complicată, fiind a Statului, - a avut nevoie de personal marinăresc: N.F.R. l-a găsit ușor și cu prisosință dela marina militară, unica școală și pepinieră, după cum am mai arătat.

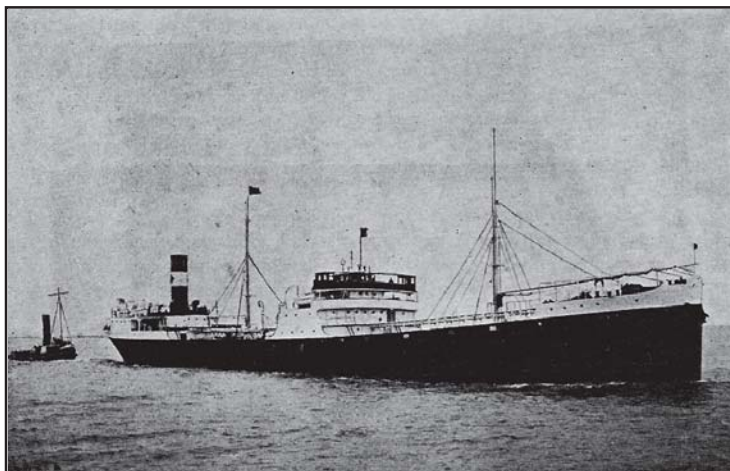
N.F.R. a mers atât de sănătos, - și merge, - încât:

A făcut și face transporturi nu numai pe Dunăre până la Linz, Passau și Bratislava și în porturi românești, ci și pe Drava, Sava, Morava; iar când canalul Rin-Dunăre se va mări, nu e de mirare să

produsele noastre și a dat încredere marinarilor noștri. Treptat Serviciul Maritim Român achiziționă, la început cu chirie, pasagerele «Cobra», «Meteor», «Ignazio Florio» - devenit după cumpărare «Principesa Maria». Odată luat avântul și căpătată încrederea în marinarul nostru, - apăruseră pe rând «Regele Carol», «România», «Dacia» «Împăratul Traian», - iar cursele se întinseră până la Pireu, Smirna, Alexandria, Napoli, Marsilia. Dacă lucrurile ar fi urmat calea normală, nu era de loc surprinzător să vedem împlinit visul răposatului Vodă Carol, - linie românească de vapoare pentru India, - și poate chiar și transatlantice, odată ce Sârbii și Ungurii aveau și au.

[...]

... au început să se înmulțească și vapoarele de mărfuri: **Constanța și Dobrogea; Iași, București și Turnu-Severin; Durostor; Bucegii și Carpații**, legară Brăila și Constanța cu restul lumii. Nu exagerez, fiindcă cargoboaturile noastre nu știu în ce port european mediteran nu au fost; iar dincolo de Gibraltar, toată Europa, coasta de Răsărit a Americii de Nord și Sud, sudul și răsăritul Asiei, cunosc azi țara noastră prin vasele noastre ce le-au frecventat.



Nava tanc „OLTENIA“ a Societății „Steaua Română“

vedem șlepuri și remorchere românești la Strassburg ori Rotterdam.

A fost un imbold pentru particulari să-și plaseze capitalurile în construcții de vase. Și astfel pavilioanele străine începuseră să se vadă cât mai rar, să se topească, prefăcându-se din alb-albastru în tricolor; societăți încep să ia ființă, unele rivalizând aproape cu serviciul de Stat prin o administrație mai puțin complicată; șantiere răsărită la Sulina, Galați, Brăila conduse de ingineri români și cu personal românesc.

La Mare același lucru, grație aceluiaș mare om Manu. Începutul îl făcu, exemplul îl dădu tot Statul cu vechiul vas «Medea», destinat a transporta sare în Grecia, - navlosind faină, lemne, spirt pentru Constantinopol. Începutul era făcut și, contrar bănuelilor neromânilor, cari la călătoria de inaugurare spuneau pe cheu: «Se duce, dar să vedem dacă se mai întoarce», s'a întors, a mai făcut și alte curse, a făcut să fie apreciate

Și aici s'a întâmplat ca și la Dunăre: după exemplul dat de Stat, începură să apară și vapoare particulare: **Maria și Irina, Oltul, Milcovul, Jiul și Siretul, Prahova, Muntenia și Oltenia, Latium**; tancurile **Principele Barbu Stirbey, Steaua Română și Oltenia**, etc, etc., chiar și Yachturi ca «**Sparghe Val**» și «**Creasta**». Proporția [*mărimea flotei maritime*] nu e încă cea rațională, dar stagnarea e în funcție de stagnarea generală momentană, deci trecătoare».

În ultimul capitol, intitulat „*Marina și apărarea Dobrogei*“ sunt prezentate acțiunile de luptă ale Marinei în Războiul de Independență și în primul război mondial. După câteva concluzii studiul se termină cu aserțiunea: „**Națiunea care a avut Mare și a neglijat-o, s-a condamnat singură la moarte, la sinucidere, - și noi vrem să trăim, trebuie să trăim, pentru împlinirea menirii noastre**“.



Principalele obiective nautice realizate în cei 130 de ani



Căi navigabile

Canalul Dunăre-Marea Neagră;

Canalul Poarta-Albă - Midia - Năvodari;

Canalul „Carol I” (tăierea marelui M pe brațul Sulina);

Amenajarea pentru navigație a brațului Sulina, Dunării maritime și Dunării Interioare;

Amenajarea pentru navigație a litoralului românesc;



Convoi de barje pe Canalul Dunăre-Marea Neagră

Farul Tuzla, inaugurat în 1902



Porturi

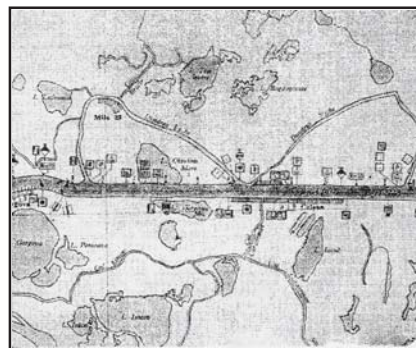
Constanța și Constanța Sud-Agigea; Mangalia; Midia;

Tulcea; Cernavodă; Sulina;

Medgidia; Basarabi.



Farul Tuzla azi



Canalul „Carol I”, inaugurat în mai 1894

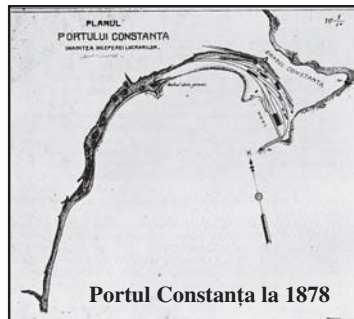


Faruri

Tuzla, 1902;

Carol I - la Constanța; Farul nou de aterizare de la Constanța;

Mangalia; Sulina; Sfântu Gheorghe.



Portul Constanța la 1878



Portul Constanța, azi



Șantiere navale

Constanța; Mangalia; Tulcea; Sulina; Midia.



Baze navale

Constanța, Mangalia, Tulcea.



Școli de marină

Constanța; Mangalia; Tulcea.



Flote

NAVROM Constanța; IPO Tulcea



Șantierul Naval Constanța



Clădirea Școlilor Marinei (1909-1945)

ADUNAREA GENERALĂ ANUALĂ PE ȚARĂ A LIGII NAVALE ROMÂNE

La 17 mai 2008, la București, a avut loc Adunarea Generală ordinară a LNR care a dezbătut și aprobat Darea de seamă (Evaluarea activității) și Programul de activități pentru perioada mai 2008 - mai 2009

Evaluarea activității Consiliului Director Național (CDN) în perioada 12 mai 2007 – 17 mai 2008 (Starea Ligii Navale)

În perioada ce s-a scurs de la precedenta evaluare, CDN-LNR a avut următoarea componență: președinte - cam (r) ing. Ioan Chiril; prim-vicepreședinte - ing. Ilarion Barbu; vicepreședinți – cam (r) Ion Boian, cam (r) dr. ing. Ioan Plăviciosu, cam (r) Petre Balica, ing. Florin Gusman, ing. Ioan Cuncev.

Membri de drept: cdor (r) Ion-Dănuț Toader – președinte filiala București; cam (r) dr. ing. Corneliu Cristescu - președinte filiala Constanța; cam (r) ing. Ioan Postică - președinte sucursala Mangalia; clc Octavian Gheorghiu – președinte sucursala Galați; cam (r) Petre Cioromele - președinte sucursala Brăila; cdor (r) Dumitru Cucu - președinte sucursala Giurgiu; dr. ing. Mihai Ghiba - președinte filiala Drobeta Turnu Severin; cdor Constantin Peneoș – președinte sucursala Tulcea; cpt port Dănuț Chiriac - președinte sucursala Sulina.

Membri: cdor (r) ing. Adrian Ionescu, șef dep. social; col (r) Nicu Mușuroi, șef dep. financiar; dna Elena Clonțea, șef dep. careul doamnelor; prof Virgil Milescu, șef dep. sporturi nautice; cdor (r) Florea Ionescu, șef dep. protocol; cdor (r) Neculai Pădurariu, șef dep. rel. externe; cdor (r) Ernest Daisa, șef dep. relații interne și administrative; ing. Silviu Morariu, șef dep. cultură; cdor (r) Ștefan Chira, șef dep. evidențe; ing. Constantin Alexandrescu; ing. Sergiu Filipescu; mmp (r) Ștefan Gherghel; cdor av. (r) Marius Popescu-Călărași. Președintele comisiei de cenzori a fost cdor (r) Ion Simion.

Pentru prima oară, spre sfârșitul anului 2007, la sediul central din Calea Griviței 121, a avut loc consfătuirea pe țară cu filialele și sucursalele LNR, la care s-au dezbătut probleme importante.

În cadrul LNR sunt constituite trei formații numite generic CAREU, astfel: careul marinariilor, alcătuit în general din marinari veterani de război - seniori - al cărui președinte este domnul cam (rtg)

Raymond Stănescu.

Careul doamnelor este constituit din soțiile leneriștilor, ele însele fiind membre cotizante. Președinta careului este doamna Elena Clonțea.

Careul tineretului, este cel mai nou, fiind constituit din anul 2007. Președinte este dl. c.l.c. Mihnea Bolintineanu iar vicepreședinte of. mar. Laurențiu Macarie. Este format din tineri aflați în activitate, de diferite profesii: elevi, studenți, salariați. Editează propria revistă, vernisează expoziții, participă la excursii și tabere de creație.

Un fapt important petrecut în anul 2007 este recunoașterea asociației noastre ca fiind de utilitate publică. Hotărârea 1236 din 10 octombrie 2007 a Guvernului României, consfințește acest lucru. Trebuie să menționăm aici eforturile depuse și de domnul cdr (r) Marin Dumitrescu, secretar general al LNR, care s-a ocupat cu spirit profesionist pentru depunerea dosarului la Secretariatul general al guvernului. Ministerul Transporturilor s-a implicat în obținerea aprobării.

Relațiile LNR cu alte asociații și fundații de profil și cu unitățile centrale au fost fructuoase. Astfel, avem o bună colaborare cu Ministerul Apărării, cu domnul ministru personal, șeful SMG domnul amiral Gh. Marin și șeful St. Maj. al F.N. contraamiral de flotilă Dorin Dănilă. Delegații CDN-LNR au participat la acțiunile inițiate de MAP precum: depunerea de coroane de flori la Mormântul eroului necunoscut din parcul Carol I; participarea la parada militară de la Arcul de Triumf de la 1 decembrie 2007.

Cu SMG și SMFN, LNR de asemenea a avut o mulțime de colaborări în special la Sărbătorirea Zilei Marinei Române, la București, Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea.

Delegații noștri au participat la festivitățile

de la ANMB, cu prilejul sărbătoririi a 135 de ani de învățământ de marină.

Menționăm în continuare asociațiile și fundațiile cu care LNR întreține bune relații: Asociația Națională a Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere din MAP și MIRA (ANCMRR); Asociația Națională a Veteranilor de Război (ANVR); Asociația Ofițerilor de Rezervă din România (AORR); Asociația Națională „Cultul eroilor” (ANCE); Asociația Diplomaților Militari în Rezervă și în Retragere (ADMRR); Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (ARPIA); Liga Aeriană Română (LAEr); Clubul Amirailor (CA); Liga Maiștrilor Militari de Marină (LMMM); Yacht Club Regal Român (YCRR); Asociația Absolvenților ANMB (ALUMNI).

LNR are încheiate protocoale de colaborare cu unele dintre acestea.

Principala preocupare a CDN al LNR în perioada ce s-a scurs între cele două conferințe, a fost sărbătorirea a 80 de ani de existență a LNR de la 8 martie 2008.

În continuare, în darea de seamă, sunt înscrise acțiunile desfășurate în legătură cu aniversarea (vezi nr.1/2008 al revistei noastre).

Trebuie citată în mod special activitatea laborioasă a departamentului de relații externe condus de domnul cdr. (r) Neculai Pădurariu. Printr-o vastă corespondență cu asociații similare străine, domnia sa face cunoscută LNR pe întregul mapamond. Cităm numai o parte dintre acestea: SUA, Italia, Portugalia, Grecia, Cehia. Se află în plină desfășurare restabilirea relațiilor LNR din trecut și realizarea de noi legături în contextul noilor realități politice al lumii contemporane printre care se numără și apariția în anul 1977 a unei federații internaționale a Ligilor Navale FIDALMAR, cu sediul central permanent la Madrid și sub-sedii în Argentina și SUA. Domnul cdr. Pădurariu se ocupă personal de primirea și trimiterea de scrisori și publicații neprecupețind timpul său liber și rezervele financiare. Este de asemenea, un apărător a limbii și vocabularului nautic corect, publicând în presă adevărate seriale navale de specialitate.

PUBLICAȚIILE LNR

Liga Navală Română editează un număr de publicații, astfel:

„Marea noastră”, revistă trimestrială, editată și tipărită la Constanța prin grija unui harnic colegiu de redacție în frunte cu redactorul șef, domnul cam (r) George Petre. Tirajul revistei este de 800 exemplare, costul unui număr este de 6 lei. Revista se distribuie prin abonamente, din păcate prea puține, sau prin sistemul de așa-zis protocol. Din păcate, nici măcar tot CDN-ul LNR, nu se abonează la revistă, așteptând gratuitățile. Ce trist că pentru 20 lei membrii LNR nu se abonează, dar cer revista. De la număr la număr, conținutul și calitatea articolelor au crescut. Imaginile însă, nu întotdeauna sunt clare. La tipărire ne ajută tipografia portului Constanța căreia îi mulțumim.

„Marina” supliment „Marea Noastră” de profil filatelic, editată și tipărită tot la Constanța prin grija cdr. (r) Francisc Hosiuc și Titus Nicolescu. Materialele publicate în general semestrial, sunt pline de date deosebit de interesante.

„România Maritimă și Fluvială. Magazin”, este revista filialei LNR București. Apare în format A4, color cu multe imagini din trecut și recente. Apariția este condiționată de fonduri, revista apărând de 1-2 ori pe an. Din păcate, unele articole sunt prea stufoase deși regulamentul propriu indică articole de 3-4 pagini.

„Matelot”, supliment al revistei filialei București. A ajuns la numărul 10, tiraj 200 exemplare, gratuite, 8 pagini, parțial color. „Matelot” are la fiecare număr un colegiu de redacție constituit ad hoc. Se publică articole predilect din marina civilă (comercială, de pescuit, etc.), prin grija vicepreședintelui LNR ing. Florin Gusman, în cadrul MT. Revista a devenit apolitică, după ce la început a avut și unele accente mai dure.

„Marea Noastră pentru tineret”, editată și tipărită prin strădania careului tineretului, de format A5, color, revista continuă tradiția revistei LNR interbelice, având același titlu și a celei ce s-a numit tot așa, a filialei LNR București. Publicând

subiecte interesante din marină, artă și literatură, sport, etc., revista dorește să atragă pe cei tineri, chemându-i la sistemul „abonament” cu 4 numere anuale la 5 lei numărul. Dorim succes celui mai tânăr vâstar de presă al LNR.

„Dunărea Maritimă”, revista filialei LNR Tulcea. Apare când poate, pe format A4, xerox, parțial color, număr pagini și tiraj redus. O dorim mai activă, prin căutare de sprijin pe plan local: Cercul Militar, Căpitania Zonală, ș.a.

Dorim să laudăm acțiunea filialei capitalei care prin sponsorizarea de către Administrația Zonei Libere Giurgiu, a realizat în ultimii ani frumoase calendare de perete, cu imagini din activitățile marine internaționale și române: civile și militare. Evidențiem pe domnii Silviu Morariu, Dan Stroescu, Neculai Pădurariu, posesorii și furnizorii unei bogate documentații de profil.

ACTIVITATEA FILIALELOR LNR

A fost analizată în cadrul adunărilor locale ce au avut loc în lunile martie - aprilie 2008. Din păcate, nu știm nimic ce s-a mai întâmplat pe la filialele Calafat și Călărași. Dar știm totul sau aproape, de activitățile multiple din capitală, din Constanța și Mangalia, Galați, Brăila, Tulcea și Sulina, de la Drobeta Turnu Severin și de la Giurgiu. De ani buni am

Tulcea, Oltenița și Calafat nu avem date. În general plătesc cotizația cca 15% din cei înscriși în LNR.

Dintre activitățile mai importante ale filialelor și sucursalelor, se menționează următoarele:

1. Filiala BUCUREȘTI: Activitățile filialei capitalei au fost strâns legate de cele organizate sub egida Consiliului Director Național și prezentate în evaluarea de față. Președintele filialei - domnul cdr. (r) Ion-Dănuț Toader a depus mult suflet în tot ce a întreprins, fiind un factor activ, în special în legătură cu structurile militare. Păcat însă că nu toți membrii LNR ai filialei București s-au implicat în rezolvarea unor probleme, astfel că domnia sa a renunțat să mai fie președintele filialei capitalei, rămânând totuși ca vicepreședinte. Demne de remarcat în activitatea filialei, sunt ședințele lunare de comunicări ce angrenează un număr mare de participanți, ca și sărbătoririle de la 1 și 8 martie, de Ziua Apelor și Ziua Marinei, de Crăciun, etc.

Se citează în mod special prestațiile Coralei „Dumitru D. Botez” și ale Coralei „Triolet”, dirijate de dl. prof. Eugen Kreiss, respectiv de dna. Prof. Arta-Marina Barbu. Ori de câte ori a fost nevoie, cele două formații au contribuit cu spectacole de înaltă profesionalitate.

2. Filiala CONSTANȚA:

În anul ce a trecut filiala Constanța a avut un program de activități desfășurat pe nu mai puțin de 6 pagini, cuprinzând un număr de 54 de activități cu rubrici precise și responsabilitate astfel: data, ora și locul de desfășurare; organizatorii, cine răspunde.

Programul cu principalele activități ale filialei teritoriale se citează pe întreaga Ligă ca model pentru toate structurile LNR. Domnul vam. (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al LNR, cu vastă

experiență, a dat un sprijin substanțial L.N.R. filialei Constanța și revistei Marea Noastră drept pentru care îi adresăm alege mulțumiri.

3. Filiala DROBETA-TURNU SEVERIN: În planul anual au figurat următoarele: atragerea de noi membri; promovarea învățământului de marină; atragerea de noi resurse financiare; programe de agrement și turism fluvial; lucrări de finisaj la monumentul marinarilor.



Prezidiul Adunării Generale

rămas tot cu 11 filiale din care numai 9 active.

Mai jos o să dăm citire numărului membrilor filialelor noastre rugându-le să spună conferinței câți membri plători mai au acum.

București: înscriși - 421, au plătit cotizația - 129; Constanța: 1.460/130; Mangalia: 236/100; Sulina: 20/5; Galați: 132/?; Brăila: 100/?; Giurgiu: 50/?; Drobeta-Turnu Severin: 115/? Despre

Președintele filialei domnul profesor dr. ing. Mihai Ghiba este o prezență activă în filiala severineană și chiar dacă se află la distanță participă la acțiunile organizate de CDN în capitală.

Sugerăm filialei să participe frecvent cu articole de specialitate la revista nautică „Jurnal de Dunăre” ajunsă la nr. 3, dar care are unele erori în scrierea corectă.

4. Sucursala MANGALIA: Președinte - cam (r) ing. Ioan Postică. Sucursală activă, la malul mării, cu porturi militare și civile și șantiere navale. Mai nou - cu un port de yachting-marină. Activități multiple, în colaborare cu Cercul Militar, cu Ansamblul artistic „TINEMAR”, condus de col. (r) Constantin Ștefănescu, un prieten al LNR. Sucursala s-a implicat în activități legate de Ziua Marinei Române și Festivalul Callatis, organizat de Primăria Mangalia.

5. Sucursala SULINA: Președinte - dl. cpt. de port Dănuț Chiriac. Deși mică numeric, este o sucursală activă, cu numeroase acțiuni, din care cităm: articole în revista „Marea Noastră”; participare la activități internaționale; colaborare cu formația locală „Cercetașii României”, grupa marinari - comandant fiind dna. Ilinca Mihăilă, vicepreședinte cultural al sucursalei; coorganizator ai taberei de creație artistică estivală a Careului Tineretului; gazda - împreună cu Primăria (dl. Aurel Dimitriu) - a simpozionului din septembrie, la care a participat și filiala LNR - Constanța.

6. Sucursala TULCEA: Președinte a fost dl. cdor. Constantin Peneoaș, care a solicitat înlocuirea sa. Sucursala și-a descris unele din activitățile sale, în revista LNR, „Marea Noastră” și presa locală. Colaborează cu căpitania Zonală prin dl. Dan Ichim, director general, care este și vicepreședinte al sucursalei LNR, precum și cu Cercul Militar și unitatea de marină din Tulcea. A organizat un cerc de navomodelism la care participă mulți tineri și vizite la nava „Republica”, al cărei comandant este un prieten adevărat al LN,R. Sucursala editează revista „Dunărea Maritimă”, pe care o dorim mai activă.

7. Sucursala GALAȚI: Președinte dl. clc Octavian Gheorghiu, director general, Căpitania Zonală.

Vicepreședinte: dl. ing. Nicolae Stere. Sucursală activă în principalul port fluvio-maritim al țării, cu următoarele activități mai deosebite: sporirea numărului membrilor filialei prin atragerea, în special, a tineretului; colaborarea și sprijinirea organelor locale privind organizarea și desfășurarea manifestărilor de Ziua Marinei, Ziua Apelor, Ziua Dunării; organizarea de excursii pe Dunăre; obținerea de spațiu pentru sediul sucursalei în clădirea Gării Fluviale; organizarea unui Muzeu al Dunării

Maritime în Gara Fluvială; articole de specialitate semnate de dl. ing. Nicolae Stere și publicate în revista „Actualitatea pe Dunăre”, care, din păcate, apare tot mai rar.

8. Sucursala BRĂILA: Președinte: dl. cam (r) Petre Cioromele, fost comandant al Flotei la Dunăre, care și-a propus să amenajeze sediul sucursalei în clădirea Serviciului Fluvial, atât de cunoscută dânsului, precum și: strângerea cotizărilor restante și atragerea de noi membri; participarea la jocurile marinărești de la Ziua Marinei - cu premii acordate de sucursală; cadouri pentru copiii instituționalizați; ajutoare familiilor de marinari care au greutăți; implicarea sucursalei în orientarea profesională a elevilor brăileni; excursii și serbări câmpenești; atragere de fonduri din sponsorizări pentru ridicarea unui monument pe faleza Dunării, în onoarea marinarilor.

9. Sucursala GIURGIU: Președinte: dl. cdor (r) Dumitru Cucu. Sucursala cea mai apropiată de București, foarte activă, a organizat manifestări legate de sărbătorirea Zilei Mondiale a Apei, Zilei Apelor Române, Zilei Dunării, Zilei Marinei Române, 1 Decembrie, Crăciun și Anul Nou. Sucursala s-a reorganizat pe baze noi și împreună cu ANCMRR - Giurgiu, are legături cu asociații similare din Russe - Bulgaria. Menționăm că Ziua Apelor în 2007, și sperăm că și în 2008, s-a sărbătorit împreună cu CDN și filiala București - la Baza de agrement de pe brațul Dunării - ARA - la pila podului mixt al prieteniei. A participat și Zeul Neptun, care a oficiat botezul marinarilor fluviali, s-au organizat excursii cu șalupa, concursuri de înot, recitări și cântece marinărești, un picnic pescăresc, etc. Sucursala mai îndeplinește următoarele activități: sporirea numărului membrilor activi; atragerea femeilor; personalități din conducerea orașului și județului să devină membri ai filialei; legătura cu Căpitania portului pentru cooptarea proprietarilor de ambarcațiuni de agrement; obținerea de flamuri și insigne LNR - contra cost; împreună cu organele locale se vor organiza activități la Ziua Dunării și Ziua Marinei; definitivarea demersurilor în vederea obținerii pentru exploatare și întreținere a Cheului Înalt din Baz. Plantelor; fiecare membru al CD va primi sarcini concrete; se vor organiza excursii pe litoral, la Constanța, la nave și la Muzeul Marinei; participarea la festivități locale, cu depuneri de coroane de flori, unde va fi cazul; zece abonamente și 4 articole la revistele: „Marea Noastră” și „România maritimă și fluvială. Magazin”.

10. Sucursala OLTENIȚA

11. Sucursala CALAFAT.

Președintele CDN

Cam (r) ing. Ioan CHIRIL

PROGRAMUL PRINCIPALELOR ACȚIUNI ALE LNR

17 mai 2008 - 17 mai 2009

I. Consiliul Director Național va organiza acțiuni proprii în vederea sărbătoririi unor zile consacrate apelor și marinei:

8 iunie - Ziua mondială a oceanului;
24 iunie - Ziua apelor române;
29 iunie - Ziua Dunării;
15 august - Ziua Marinei Române;
31 octombrie - Ziua Marii Negre;
22 martie - Ziua Mondială a Apei.

II. Consiliul Director Național se va implica în sărbătorirea următoarelor zile aniversare:

25 octombrie - Ziua Armatei Române (1944): 64 de ani;
15 noiembrie - 130 de ani (1878) revenirea Dobrogei la România;
1 decembrie - 90 de ani (1918) de la Unirea cea Mare;
24 ianuarie - 150 de ani (1859) Unirea Munteniei cu Moldova;
9 mai - 131 de ani (1878): Independența României, Ziua Victoriei, Ziua Europei.

III. Filialele LNR vor organiza:

1. Filialele București, Constanța, Mangalia, Tulcea, Brăila - vor acorda întregul lor sprijin unităților militare aparținătoare SMFN, pentru sărbătorirea zilelor de mai sus, în garnizoanele respective;

2. Filialele: Sulina, Galați, Giurgiu, Severin, Oltenița, Calafat - împreună cu organele locale, se vor implica pentru aceeași cauză;

IV. Filialele LNR vor organiza în perioada 15 iulie - 15 august 2008 „Luna culturii și spiritualității marinărești”.

Consiliul Director Național va organiza, până la 15 august 2008 evaluarea activității publicațiilor LNR, cu invitarea și a altor publicații de specialitate: Marina Română, Timona, Yacht Magazin, Aero-nautic, Camarazii, Veteranul de Război, România Eroică, Observatorul Militar, ș.a.m.d.

V. Sărbătoriri

Sărbătorirea Crăciunului și a Revelionului marinarilor; Sărbătorirea Doamnelor de Mărțișor și Ziua Femeii; Sărbătorirea veteranilor de ziua lor (29 aprilie);

VI. Evocări

1. Evocarea generalului Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului

și marinei, la Mănăstirea Dintr'un Lemn, Paraclisul marinarilor și aviatorilor;

2. Evocare cam. Horia Macellariu - la Mân. Cozia, locul de veci al lui Mircea cel Bătrân;

VII. Activități artistice

1. Programe artistice cu participarea Coralei DD Botez și a Corului Triolet - două formații deosebit de talentate;

2. Expoziția - concurs de pictură marină Dimitrie Știubei;

3. Expoziția de artă plastică de la Sankt Petersburg - Careul tineretului LNR;

VIII. Alte acțiuni

1. Participare la convocările structurilor asociative inițiate de MAP, SMG, SMFN, MT. etc.;

2. Acordarea premiilor anuale LNR, la activitatea organizată de Clubul

Amiralilor;

3. Obținerea gratuităților CFR și fluvial pentru conducerea CDN-LNR (președinte, primvicepreședinte și secretar general) care să se deplaseze în teritoriu, având în vedere că LNR este asociație de utilitate publică, sub umbrela Ministerului Transporturilor.



Litoralul românesc al Mării Negre (IV)

colonel (r)

Vergiliu MOROIANU

Mai poposesc puțin în această zonă a litoralului pentru ca să prezint câte ceva despre portul turistic „Tomis”. În trecut între „Hotelul Carol” și „Vila Suțu” s-au aflat plajele „Doamnelor” și „Duduia”, apoi după apariția digului Y, zona era cunoscută sub numele de „Portul de la Cutere”. În anul 1956, pe când eram tânăr locotenent, am executat o ridicare topohidrogafică a acestei băi. Cu această ocazie am constatat că în apa mării se menținea digul realizat în continuarea zidului ce venea de la Cazinou și că apa mării, la vânturi mari de est și nord est spăla, cu valurile sale, fundațiile Băncii Naționale și ale Hotelului Carol. Apa era puțin adâncă, cu multe pietre la mal. Faleză era înaltă taluzată natural și permitea accesul la linia apei numai prin anumite puncte. În locul portului vechi „De la Cutere” s-a construit în perioada 1957-1962 portul actual „Tomis”, după proiectul întocmit de inginerul Mircea Ulubeanu, fost student al inginerului Zahariade și Cotovu. Conform proiectului s-a prelungit, către nord, zidul ce venea de la Cazinou, cu un dig vertical înalt de 3 m. Din digul Y s-a realizat un pinte pentru a delimita intrarea în port. Bazinul portuar a fost delimitat prin trei diguri verticale. Între digul de protecție de la larg și cheul de est al bazinului portuar s-a realizat o platformă betonată, cu o lățime maximă de 7 m, pe care s-au pozat cablurile electrice și conductele de apă potabilă. În fața cheului vertical de sud s-a realizat o platformă mare, în pantă, care continuă între cheul vertical de vest, temelia băncii și baza falezei. Drumul ce vine de la Cazinou continuă pe aceste platforme până pe plaja „Modern” și mai departe spre nord. În bazinul portuar s-au executat dragaje pentru mărirea adâncimilor. La intrarea în port s-au ridicat două

eșafodaje metalice prevăzute cu luminile corespunzătoare. În anul 1975, după ce lucrările de construcție au fost terminate, Direcția Hidrografică Maritimă a executat o nouă ridicare topohidrogafică pentru realizarea planului portului turistic „Tomis” spre a fi difuzat organismelor hidrografice internaționale. În ultimi ani, ramura dinspre sud a digului Y a fost prelungită cu scopul de a proteja intrarea în port.

De la cap Singol faleză înaltă dispăre și după o zonă cu pietre mari, în apa mării, se formează plaja de la Pescărie cu o baie cu apă adâncă, unde se poate ancora la distanțe mici de plajă. Ambarcațiunile pescărești cu motor și mahonele pot fi ușor ridicate pe uscat. De la podul Pescăriei - construit peste canalul prin care apa din lacul Tăbăcărie se scurge în Marea Neagră - și până la cap Clisargic (Portul Midia) se desfășoară un perisip care separă apa Mării Negre de apele lacurilor Siutghiol și Tașaul. Acesta este cel mai mare perisip ce este împărțit în: plaja Mamaia - de la podul Pescăriei până la hanul Piraților; plaja Mamaia Sat, până la digul de sud al portului Midia și plaja Năvodari până la gara Betonaj, care separă lacul Tașaul de portul Midia. Pe perisipul de la Pescărie până la hanul Piraților se află plaja Mamaia care are o lungime de 9.5 km și o lățime variabilă de 150 - 200 m. Plaja de la Mamaia a fost inaugurată în 1906 de către primarul Ion Bănescu. La acea dată, pentru doritorii de băi de mare, la Mamaia, autoritățile au construit mai multe pavilioane din scândură. În 1919 pavilioanele din Mamaia au luat foc. S-au luat măsuri urgente de refacere. Primăria din Constanța a făcut o nouă parcelare a terenului din Mamaia, realizându-se 600 de loturi a câte 400 - 600 m și două suprafețe de 2000-2500 m, pentru a se construi sanatorii și hoteluri. Cu această ocazie, primăria Constanța oferă Casei

Regale un teren la Mamaia, pe care se va construi o reședință de vară, denumită „Vila Castel”. Pe loturile nou create, persoane particulare au ridicat mai multe vile cu 1-2 etaje. În anii 1934 - 1935 se construiește Cazinoul, urmat de realizarea primei vile hotel „Albatros” și apoi între anii 1936-1938 se ridică „Grand Hotel Rex”, opera arhitecților George M. Cantacuzino și V. Arion. În fața Cazinoului se realizează un frumos parc. Un spațiu verde se va realiza și în fața hotelului „Rex”. Pentru practicarea sporturilor nautice se construiește pe malul lacului Siutghiol „Casa Vapor” și o frumoasă gară CFR pentru deservirea turiștilor care veneau pe calea ferată de la Constanța.

Declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial va face ca în perioada anilor 1941-1945, turismul să fie stopat. Mamaia este declarată zonă periculoasă. Vilele din Mamaia vor lua alte destinații și întrebuințări, Comandamentul Hidroaviației Române și Germane își fixează sediul în Mamaia. Pe lacul Siutghiol amerizează tot mai multe hidroavioane germane. După terminarea războiului, a fost necesară o perioadă lungă de refacere. Au urmat anii de după naționalizare, care-au privat proprietarii de vilele lor întârziind reluarea turismului estival.

În anii 1959 - 1965 când am executat lucrări topohidrogafice de-a lungul litoralului, am realizat și planul plajei Mamaia. În anul 1961 în stațiunea Mamaia existau mai multe vile foste proprietate civilă, trecute în proprietatea statului, Cazinoul, hotelul Rex, hotelul Albatros, hotelul în care funcționează Radio Vacanța, Vila Castel, o geamie, Casa Vapor, clădirea gării ș.a. Prin anii 1953-1954 s-a construit și dat în serviciu hotelul „București” (azi „Iaki”). În apa mării continuă să existe Toboganul iar parcul din fața Cazinoului era neîntreținut. Plaja era mare, cu un nisip foarte fin dispus în





Litoralul românesc al Mării Negre (IV)

multe dune și avea o lățime de 50-60 m, ce se întindea de la linia apei până la un drum pavat cu piatră cubică de granit. Drumul era continuarea bulevardului Regina Maria, ce venea din centrul Constanței până la Pescăriei, și de aici continua prin fața vilei „Radio Constanța”, Cazinoul și se termina la hotelul „Rex”. Tot de la Constanța venea, paralel cu bulevardul Regina Maria, terasamentul căii ferate până la gara Mamaia, prin spațiul rămas liber între lacul Siutghiol și spațiul verde. Ulterior calea ferată a fost desființată în Constanța și mutată prin vestul și nordul lacului Siutghiol. După anul 1960 au fost construite la Mamaia hoteluri cu 4 și 9-12 etaje. Ele fiind în prezent atât de multe (numărul lor fiind în continuă creștere), nu le voi indica pe toate. Primele au fost hotelurile „Parc” și „Perla” cu câte 12 nivele, apoi au apărut seria de cinci construcții cu 9 nivele: hotelurile „Aurora”, „Meridian”, „Doina”, „Flora”, „Victoria” – cu restaurante aferente pentru fiecare. În perioada de început a apărut și „Melody Bar”, precum și cinematograful de vară și teatrul estival din fața Cazinoului, respectiv lângă „Perla”. De la hotelul „Albatros” până la „Rex”, au mai fost ridicate hotelurile – le voi indica în ordinea în care sunt ele amplasate în teren și numai pe cele mai mari – „Condor”, „Unirea”, „Național”, „Patria”, „Riviera” și „Majestic” (lângă „București”).

Până prin anul 1960, la nord de hotelul Rex mai exista o clădire veche nelocuită și neterminată – folosită totuși o perioadă de o formație militară sovietică, ce instalase în zonă mai multe antene cu destinație specială. De la această clădire până la hanul Piraților, unde se află un camping, plaja era neamenajată sub formă de dune de nisip pe care creștea o vegetație specifică zonei maritime.

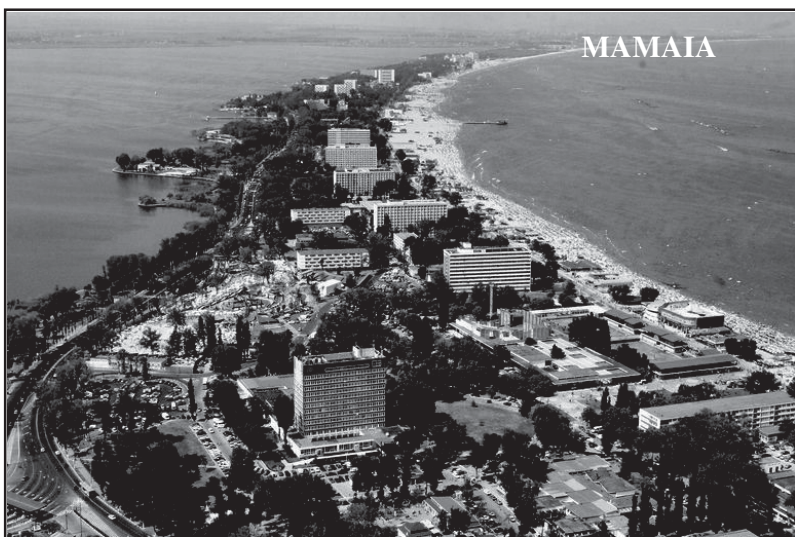
Deplasarea în Mamaia se făcea pe singurul drum pietruit de care am amintit și continua spre nord către portul Midia pe un drum puțin întreținut. Șoseaua asfaltată cu două sensuri și mai multe benzi de circulație și cu zona de

separarea traficului, nu exista. Ea a apărut, mult mai târziu, numai după ce terasamentul căii ferate a fost desființat și realizarea căii de comunicație asfaltate a permis deplasarea pe la est de Mamaia Sat, până în Năvodari și capul Midia. Ritmul rapid de dezvoltare al stațiunii Mamaia a făcut ca dunele de nisip aflate la nord de „Rex” să fie nivelate, vegetația să fie defrișată și în locul lor să apară construcții noi. Le voi semnaliza numai pe cele mai importante: „Palas” unit cu „Pelican”, „Dorna”, „Apollo”, „Siret”, „Vega” unit cu „Alcor”, „Orfeu”, „Amiral” și „Comandor”, „Lido”, „Savoie” și „Ambasador”. Între șoseaua asfaltată și apa lacului au fost ridicate mai multe construcții între care: „Sunquest”, „Cherhana”, „Tic Tac”, „Piccadilly”, „Miorița”, „Lebăda”, „Caraiman 1” și „Caraiman 2”. Activitatea de extindere a stațiunii Mamaia continuă în ritm susținut.

funcționează multe restaurante, baruri și alte dotări tehnice ca; terenuri de tenis; minigolf; cluburi nautice, piscine în aer liber, sau piscine olimpice acoperite la hotelurile „Parc” și „Perla”, jocuri mecanice. Două construcții splendide au început să funcționeze în ultimii ani: parcul acvatic de distracții „Aquamagic” și instalația de „Telegondole”.

În prezent însă, la Mamaia nu mai există plaja pe care eu am executat măsurători topografice sau cea pe care o știam din copilărie. În ultimii ani și chiar în prezent s-a manifestat și continuă fenomenul de eroziune al plajei. Situația mea actuală, de pensionar, nu-mi mai permite să constat și să analizez cauzele fenomenului. Ele au fost pe larg prezentate de inginerul Petre Covacef, dr. ing. C. Bondar sau alte persoane competente din IRCM. Mai amintesc că, în apa mării, în dreptul Toboganului, la

450 m de mal a fost construită o estacadă, la care pot acosta nave cu un pescaj mediu. Platforma are 20 m lungime și 11 m lățime. Înălțimea platformei deasupra nivelului mării este de 1,5m și adâncimea în parte dinspre larg de 3,5m. Cei care doresc să vadă imagini din Mamaia, pot consulta lucrarea „Album cu amintiri din Mamaia 1906-2006”, autori. Conf. universitar dr. Aurelia Lăpușan, Dr. Stefan Lăpușan



și dr.ing. Gheorghe Stănescu, Editura Dobrogea, Constanța 2006.

În imediata apropiere a hanului Piraților se află un camping cu căsuțe și cu posibilitatea de instalare a corturilor, având asigurate toate cerințele igienico-sanitare. De la acest punct turistic până la digul de sud din portul Midia se află plaja de la Mamaia Sat de la „Hanul Piraților” faleza înaltă apare din nou și se menține până la ecluza de la Năvodari. În această zonă faleza este consolidată natural, cu pante ușor accesibile. Pe la baza falezei se continuă șoseaua asfaltată de la Mamaia până la Năvodari. Între aceasta și linia apei Mării Negre se

afla o plajă mare ce avea o lățime de 250 – 300 m. Această plajă, cu multe dune de nisip și cu o vegetație cu specific maritim, niciodată nu a fost amenajată. În zonele mai joase se formau bălți unde creșteau stuful și papura. În prezent plaja aparține de orașul Năvodari. Aici s-au turnat cândva mai multe secvențe din filmul „Cuibul Salamandrelor”. După anul 2000, chiar mai înainte, au apărut moștenitorii, precum și amatorii de terenuri la malul mării, care au construit, de la șosea până aproape de linia apei, multe vile. Construcții noi au apărut și sus pe faleză, pe vechea vatră a satului desființat Mamaia Sat. Astfel pe malul de nord al lacului Siutghiol, de la locul cunoscut „La Peninsula” până la „Hanul Piraților” și de aici mai departe, spre nord, până la tabăra de copii de la Năvodari au apărut foarte multe vile cu 1-2 nivele, care mai de care mai frumoase.

La digul de sud al portului Midia se află Tabăra camping a complexului de odihnă pentru copii de la Năvodari. Complexul are o suprafață de 100 ha cu numeroase căsuțe și alte clădiri anexe unde pot fi găzduiți 7000 de copii pe serie. Este considerat cel mai mare complex de acest gen din lume. Aici pot fi primiți anual și mai mult de 1200 de copii din peste 40 de țări ale lumii. Pentru distracții și petrecerea vacanței în cele mai bune condițiuni, copiii au la dispoziție un cinematograful, terenuri de sport și un teatru de vară. Adulții au la dispoziție, în afara complexului pentru copii, un camping cu căsuțe speciale cu o capacitate de 11000 de locuri pe sezon.

De la campingul de la Năvodari, până la lacul Corbul, faleza înaltă dispăre. Între acvatoriul portului Midia și apele lacului Tașaul se formează o zonă de plajă joasă cu multe dune de nisip, bălți și locuri mlăștinoase, cu o vegetație tipică climatului maritim. Pe malul de est al lacului Tașaul trecea terasamentul căii ferate care mergea până la betonajul de la Midia unde se află gara Betonaj. Pe această linie un tren automotor făcea zilnic legătura între Constanța și portul Midia. Paralel cu terasamentul căii ferate un drum cu piatră macadam făcea legătura între Năvodari și Betonaj și mai departe până la comuna Corbu (Gargalac). Din acest drum, de la gara „Betonaj”, se desprindea o ramură auxiliară a drumului ce mergea pe malul de nord al portului până la și pe digul de nord (de larg) - M-am pronunțat de mai multe ori la trecut pentru că într-adevar situația prezentă în zonă nu mai corespunde cu trecutul. Această fostă zonă de plajă, de la Năvodari până la capul

Clisargic, este total modificată. În urma unor lucrări uriașe dunele de nisip au fost nivelate, bălțile și mlaștinile au fost astupate și pe multe coloane de beton, foarte adânci, s-a realizat marea platformă pe care au fost ridicate instalațiile marelui complex „Petromidia”

În partea de sud a complexului, în portul Midia a deșusat canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari prin ecluza de la Năvodari. Din acest canal, puțin înainte de ecluză, s-a realizat - prin lacul Tașaul - un canal secundar ce merge până la Luminița, un mic sat pe malul de nord al lacului. Portul „Luminița” realizat la capătul canalului este prevăzut cu dane pentru acostarea barjelor în vederea încărcării cu blocuri mari de calcar sau cu piatră concasată. În prezent, în apropierea portului Luminița, întreprinderea constănțeană „Celco” construiește mai multe instalații moderne și cuptoare pentru producerea industrială a varului. Revenind la portul Midia încerc să fac un mic istoric. Cu mulți ani în urmă conducerile Armatei Române și ale Marinei Militare, preocupate fiind de realizarea unui port militar, au făcut mai multe cercetări hidrografice și s-a ajuns la concluzia că golful Midia este cel mai bun loc pentru construirea unui port militar. În anul 1939, în prezența regelui Carol al II-lea, la Tașaul (Midia) se pune piatra fundamentală a viitorului port militar. Din cauza celui de Al Doilea Război Mondial portul militar proiectat nu va mai fi realizat. După război, prin 1950, se hotărăște construirea canalului Dunăre Marea Neagră cu deșusare în apele mării la Midia. Paralel cu lucrările de la canal încep și lucrările pentru construirea unui port nou la Midia. În acest scop se construiește un dig, în partea de sud a zonei, cu direcția vest-est și a unui dig de larg, cu direcția generală nord-sud, care au înaintat mult în apa mării. Odată cu sistarea lucrărilor, de la canal, se întrerupe lucrul și la port. Prin lucrările hidrotehnice executate se realizase o incintă portuară, cu un acvatoriu foarte mare, ce avea o adâncime medie de 5 metri. La jumătatea digului de larg se realizase un mic bazin și un dig interior (mol), unde puteau să acosteze ambarcațiuni cu un pescaj până la 3m. Când s-a luat hotărârea să se execute și ramificația canalului de la Poarta Albă – Midia - Năvodari s-au reluat și lucrările de construire a noului port maritim Midia. În acest scop s-a prelungit mult digul de sud și cel de nord, cu un dig de crosă, în direcția sud-est. Pentru a marca intrarea în port s-au construit pe diguri două faruri

prevăzute cu luminile corespunzătoare. În interiorul acvatoriului s-au executat dragaje, s-au construit dane de acostare și chiar un șantier naval. Lucrările de realizare a noului port sunt în continuă derulare. De la zona cunoscută cu numele „la betonaj”, până sus, la farul Midia, coasta a fost complet transformată și în locul său au apărut secțiile Combinatului Petromidia.

De la rădăcina digului de larg, spre nord, se întâlnește din nou faleza înaltă, cu aspect de prăpastie cu placa de calcar la bază, care continuă mult în apa mării. Acest aspect, al falezei, se prelungeste către nord 700 de metri, după care se retrage spre uscat, dând posibilitatea să se formeze un golf și o plajă, care se întind până la capul Midia. De la linia apei până la piciorul falezei se formează o plajă mare total neamenajată cu o lățime ce variază de la 100 la 250 de metri. Faleza are aici un aspect cu totul aparte, cu pante care pot fi ușor escaladate. În anumite locuri permite accesul la linia apei, după o pregătire prealabilă, chiar cu mijloace auto. Panta falezei este acoperită cu iarbă, ce se întinde mult pe plajă până lângă apa mării. În prezent această zonă este cunoscută sub numele de „Plaja de la Corbu”. Înainte ca drumul județean Năvodari - Mihai Viteazu, să ajungă la Corbu, pe partea dreaptă, pleacă un drum betonat care merge până la faleză și de aici, pe un drum natural, se poate ajunge pe plaja „Corbu”. Aici în ultimii ani, au fost ridicate mai multe construcții între care și o vilă cochetă, un mini hotel, la numai câteva zeci de metri de linia apei. Un drum cu pantă mare și neamenajat, permite autoturismelor să ajungă la noua stațiune. Pe panta falezei, pe terase amenajate, funcționează în sezon mai multe obiective economice, între care un bar și o stână.

La capul Midia și puțin mai către nord se află o cazarmă a unei unități militare. La malul mării, sus pe faleză, se află un post de observare, din beton, și în interiorul uscatului un castel de apă, de culoare albă. Ambele obiective sunt ușor de identificat de la distanțe mari din mare. Observațiile asupra castelului permit navigatorilor să tragă concluzia că se află travers de capul Midia.

Între capul Midia și satul Vadu, faleza se păstrează înaltă, cu aspecte variabile, pantele abrupte alternează cu pante accesibile. De la Vadu, către nord, faleza se menține înaltă și se depărtează mult de linia apei, dând posibilitatea să se formeze grindul Chituc, cel mai mare grind de pe litoralul românesc.





AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE

REGLEMENTĂRI INTERNE PRIVIND TRANSPORTUL COMBUSTIBILULUI NUCLEAR CU NAVELE



c.l.c. drd. Ion MIRCEA

Căpitan-șef adjunct al Portului Constanța - zona Sud

Pe lângă reglementările uzuale specifice unui transport comercial, transportul de combustibil nuclear cu navele impune respectarea unei serii de acte normative promovate de autoritățile statului implicate într-o astfel de activitate cu caracter special, autorități cum ar fi Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare (C.N.C.A.N.), Agenția Națională de Control al Exporturilor (A.N.C.EX.) și Autoritatea Navală Română (A.N.R.).

Aceste reglementări interne sunt:

1. Legea 111/1996-R privind desfășurarea în siguranță a activităților nucleare

Autoritatea națională competentă în domeniul nuclear, care exercită atribuțiile de reglementare, autorizare și controlul prevăzute în prezenta lege este Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare, aflată în subordinea Guvernului (C.N.C.A.N.).

Prevederile prezentei legi se aplică următoarelor activități și surse:

a) cercetarea, proiectarea, amplasarea, producția, construcția, montajul, punerea în funcțiune, exploatarea, modificarea, dezafectarea, importul și exportul obiectivelor și instalațiilor nucleare;

b) mineritul și prepararea minereurilor de uraniu și toriu;

c) producerea, furnizarea, tratarea, utilizarea, depozitarea temporară sau definitivă, transportul, tranzitul, importul și exportul materialelor nucleare și radioactive, inclusiv al combustibilului nuclear, al deșeurilor radioactive și al dispozitivelor generatoare de radiații ionizante;

d) furnizarea și utilizarea aparatului de control dozimetric al radiațiilor ionizante, a materialelor și dispozitivelor utilizate pentru protecția împotriva radiațiilor ionizate, precum și a mijloacelor de containerizare sau de transport, special amenajate în acest scop;

e) producerea, furnizarea, închirierea, transferul, deținerea, exportul, importul materialelor, dispozitivelor și echipamentelor prevăzute în anexa nr. 1 la prezenta lege;

f) deținerea, transferul, importul și exportul informațiilor nepublicate, aferente materialelor, dispozitivelor și echipamentelor pertinente pentru proliferarea armelor nucleare sau a altor dispozitive nucleare explozive;

g) realizarea produselor și serviciilor destinate obiectivelor și instalațiilor nucleare.

2. Ordinul C.N.C.A.N. nr. 222 din 2 decembrie 2002 privind aprobarea Normelor pentru transportul materialelor radioactive - proceduri de autorizare

Prezentele norme se aplică practicilor și activităților care implică sau care sunt asociate cu mișcarea materialelor radioactive, și anume:

a) transportarea de materiale radioactive;

b) tranzitul de materiale radioactive pe teritoriul României;

c) proiectarea, producerea, importul, exportul, furnizarea și utilizarea de colete de transport, mijloace de containerizare, materiale radioactive sub formă specială, materiale radioactive cu dispersabilitate redusă și mijloace de transportare special amenajate.

3. Legea 387/2003 privind regimul de control al exporturilor

de produse și tehnologii cu dublă utilizare

Agenția Națională de Control al Exporturilor - ANCEX este organ de specialitate al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, în subordinea Ministerului Afacerilor Externe, condusă de un președinte cu rang de secretar de stat, numit prin decizie a primului ministru.

ANCEX este coordonată de ministrul delegat pentru coordonarea autorităților de control.

ANCEX este autoritate națională în domeniul controlului exporturilor și importurilor de produse strategice.

Agenția Națională de Control al Exporturilor este autoritatea națională în domeniul controlului exporturilor de produse și tehnologii cu dublă utilizare și răspunde de aplicarea politicii Guvernului în acest domeniu.

ANCEX este autoritatea națională responsabilă cu aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora și reprezintă România în relațiile cu Organizația pentru Interzicerea Armelor Chimice și cu autoritățile similare din alte state.

ANCEX efectuează licențierea operatorilor economici care desfășoară operațiuni de export, import, de tranzit internațional și de transbordare de produse militare și produse și tehnologii cu dublă utilizare, cât și a operațiunilor care se efectuează fără atingerea teritoriului fizic al României.

În cazul transportului de combustibil nuclear în tranzit, după obținerea celor două autorizații de la C.N.C.A.N., Agenția Națională de Control al Exporturilor va emite licența individuală pentru tranzit internațional de produse și tehnologii cu dublă utilizare pe teritoriul României.

Valabilitatea licenței este de 45 zile de la data emiterii.

4. Ordinul MLPTL nr. 287 din 27 februarie 2003 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval

Acest Ordin prevede ca pentru transporturile navale cu regim special, precum transporturi agabaritice, remorcaje de corpuri de nave a căror construcție nu este finalizată sau care sunt avariate și nu dispun de instalații de propulsie, de guvernare sau de semnalizare în stare de funcțiune, transporturi de materiale radioactive sau de deșeuri periculoase și alte categorii de transporturi pe care Autoritatea Navală Română le consideră că au un regim special, se vor elibera de către Autoritatea Navală Română *autorizații speciale*, valabile numai pentru respectiva activitate, la cererea agenților economici care doresc să le execute și care prezintă documentația corespunzătoare privind fezabilitatea transportului și condițiile speciale care trebuie asigurate.

Autorizația specială pentru transportul combustibilului nuclear, emisă de A.N.R., trebuie să facă referire și să stabilească o serie de factori cum ar fi: ruta de deplasare, navele implicate în transport, avizările necesare către Căpitania Portului de sosire și A.F.D.J., modul de menținere a contactului permanent și de respectare a ordinelor Căpitaniei de Port aflate pe parcursul voiajului.

5. Ordinul nr. 323 din 3 martie 2006 pentru aprobarea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României

Acest ordin se aplică navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, cu un tonaj brut mai mare



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



sau egal cu 300, dacă nu s-a prevăzut altfel.

Ordinul nu se aplică:

a) navelor militare, navelor auxiliare și altor nave în proprietate sau operate de către statul român ori de un stat membru al Uniunii Europene pentru un serviciu public necomercial;

b) navelor de pescuit, navelor tradiționale și ambarcațiunilor de agrement cu o lungime mai mică de 45 metri;

c) navelor de buncheraj cu un tonaj mai mic de 5.000, navelor-depozit și echipamentelor folosite la bordul navelor.

5.1. Notificări ale navelor care intră în porturile românești

Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port românesc va notifica Căpitaniei portului informațiile prevăzute în anexa nr. 1 pct. 1 a prezentului act normativ, astfel:

a) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului;

sau

b) cel mai târziu, la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă timpul de voiaj este mai mic de 24 de ore;

sau

c) dacă portul de escală nu este cunoscut sau acesta este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.

Navele care au ca destinație un port al României și care transportă mărfuri periculoase sau poluante se vor conforma obligațiilor de notificare prevăzute în O. nr.323/3.03.2006.

Navele, indiferent de tonaj, care transportă mărfuri periculoase și care operează în porturile românești atunci când intră, ies sau efectuează manevre în interiorul porturilor sunt obligate să aibă pilot la bord.

6. Procedura privind tranzitarea teritoriului României de către nave care transportă combustibil nuclear

6.1. Transportul trebuie să aibă autorizațiile emise de:

C.N.C.A.N.: Autorizație de expediere pentru materiale radioactive; Autorizație pentru desfășurarea de activități în domeniul nuclear de transport și tranzit; Certificat de validare a aprobării de model de colet de transport pentru materiale radioactive.

A.N.C.E.X: Licența individuală pentru tranzit internațional de produse și tehnologii cu dublă utilizare pe teritoriul României.

A.N.R.: Autorizație pentru transporturi navale cu regim special.

M.A.I. – Comandamentul Jandarmeriei Române – confirmare de asigurarea protecției fizice a transportului de combustibil nuclear.

6.2. Avizarea Căpitaniiilor de Port de către A.N.R.

După eliberarea Autorizației pentru transporturi navale cu regim special de către A.N.R., vor fi avizate Căpitaniiile de Port prin a căror zone de jurisdicție se desfășoară transportul, cu privire la: Nava care urmează să efectueze transportul; Data planificată de derulare a transportului; Ruta aprobată; Procedura de raportare când nava intră sau iese din zona lor de jurisdicție; Procedura de raportare în cazul apariției unui incident/eveniment; Măsurile de siguranță a navigației ce trebuie luate pentru derularea în siguranță a tranzitului; Menținerea în permanență a contactului radiotelefonice cu nava.

6.3. Avizarea Căpitaniei de Port de către navă

Căpitania Portului de sosire trebuie să fie avizată cel mai târziu la plecarea navei din portul de încărcare cu următoarele date:

a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei,

numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);

b) portul de destinație;

c) pentru o navă părăsind un port românesc: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația-pilot, astfel cum este cerut de autoritatea competentă, și ora estimată de sosire în portul de destinație;

d) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port românesc: ora estimată de sosire în portul de destinație sau locul de operare, așa cum este cerut de autoritatea competentă;

e) numărul total de persoane la bord;

f) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN) când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile de marfă și localizarea lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă, altele decât tancurile, numărul de identificare a acestora;

g) confirmarea că la bordul navei există o listă sau un manifest ori un plan de încărcare corespunzător conținând detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și locația lor pe navă;

h) adresa de la care se pot obține informații detaliate despre marfă.

6.4. Sosirea navei, controlul și tranzitarea

La sosirea navei în primul port de unde începe operațiunea de tranzitare, aceasta este introdusă pe timp de zi și acostată la dana unde se efectuează controlul de sosire.

La controlul de sosire participă reprezentanții ai C.N.C.A.N., Căpitaniei, Poliția de Frontieră, Vama, Poliția Sanitar - Veterinară.

Reprezentantul Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare inspectează integritatea containerelor, a sigiliilor, marcarea și etichetarea containerelor, modul de amare și de depozitare la bord etc. și execută măsurarea radiațiilor, în urma controlului realizându-se un *Raport de Inspecție*.

Autoritățile portuare execută controlul de sosire al navei executând controlul specific și solicitând documentele conform Convenției FAL - declarația generală, declarația de marfă, manifest marfă, listă echipaj, listă pasageri, cargo-plan, aviz de sosire, aviz de plecare.

Ofițerul de Căpitanie verifică și solicită un rând de copii de pe toate autorizațiile legale care sunt necesare pentru derularea transportului în tranzit pe teritoriul României și care au fost enumerate mai sus.

După efectuarea controlului și dacă totul este în ordine, nava începe tranzitul teritoriului României fiind însoțită de o altă navă care are la bord trupele speciale de jandarmi care asigură protecția fizică a transportului de combustibil nuclear.

În continuare, transportul este monitorizat în permanență de ofițerii Căpitaniiilor de Port care iau toate măsurile cu privire la siguranța navigației pentru derularea în bune condițiuni a transportului de combustibil nuclear cât și informarea celorlalte Căpitanii de Port despre poziția transportului special.

Bibliografie:

1. Legea 111/1996-R privind desfășurarea în siguranță a activităților nucleare;
2. Ordinul CNCAN nr. 222 din 2 decembrie 2002 privind aprobarea Normelor pentru transportul materialelor radioactive - proceduri de autorizare;
3. Legea 387/2003 privind regimul de control al exporturilor de produse și tehnologii cu dublă utilizare;
4. Ordinul MLPTL nr. 287 din 27 februarie 2003 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval;
5. Ordinul nr. 323 din 3 martie 2006 pentru aprobarea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României.



Marea Neagră (V)

Marea Neagră, o mare închisă între două continente: Europa și Asia. Jocuri strategice actuale la Marea Neagră. Probleme ridicate de aderarea României și Bulgariei la NATO și Uniunea Europeană

Comandor (r) Ion APOSTOL

În numerele trecute ale revistei am publicat articole despre Regimul juridic al strâmtorilor Bosfor și Dardanele.

În urma atacului terorist din 11 septembrie 2001 asupra unor obiective de pe teritoriul propriu, SUA duc în prezent un război global împotriva terorii. Pentru îndeplinirea acestei misiuni ce și-au asumat-o, americanii au nevoie însă de acces nestânjenit oriunde în lume, pentru a contracara și elimina amenințările chiar de la sursă.

Sunt totuși anumite regiuni pe glob pe care ei nu le pot penetra în măsura în care vor. Marea Neagră este una din aceste regiuni.

De ce vor americanii să-și sporească prezența în zona Mării Negre? Ei sunt îngrijorați că acest spațiu maritim ar putea fi o rută pentru proliferarea armelor de nimicire în masă, pentru teroriști, pentru traficul de droguri, sursa acestor amenințări fiind arealul instabil al țărilor din sud-vestul Asiei și din Orientul Apropiat.

Aderarea României și Bulgariei la NATO și ulterior la Uniunea Europeană a sporit potențialul unei prezențe mai consistente a Statelor Unite ale Americii în Marea Neagră, dar faptul în sine a trezit nemulțumirea Rusiei și într-o oarecare măsură și a Turciei.

Deși în prezent americanii au deschise baze militare în România și Bulgaria, în zone limitrofe Mării Negre, pentru a-și spori prezența în regiune ei au nevoie de o componentă maritimă, care le lipsește.

După cum este cunoscut, potrivit prevederilor Convenției de la Montreux (1936) Turcia deține controlul strâmtorilor Mării Negre (Bosfor și Dardanele), iar navele militare care nu aparțin țărilor riverane acestei mări, la traversarea strâmtorilor sunt supuse restricțiilor stabilite de guvernul de la Ankara. Una din aceste restricții, conformă cu acordurile de la Montreux, se referă la faptul că oricare ar fi mobilul prezenței lor în Marea Neagră, navele străine aparținând statelor neriverane nu pot staționa în apele acestei mări mai mult de 21 de zile.

În acest context, văzându-se îngrădiți în dorința lor de a-și spori prezența în regiune, americanii caută posibilități de neutralizare a „regimului specific”

convenit la Montreux în 1936 pentru Marea Neagră, preconizând aplicarea și în această mare a convenției ONU, în vigoare, cunoscută sub denumirea de „Legea Mării”.

În cercurile politice și militare turce o revizuire a Convenției de la Montreux - 1936 este considerată ca o deschidere a Cutiei Pandorei, situație pentru care militarii turci au protestat vehement. Este motivul pentru care Turcia dorește să țină SUA cât mai departe de apele Mării Negre, opunându-se unei implicări mai mari a NATO în această mare.

Situându-se pe această poziție, propunerea americană de extindere a operațiunilor navale aliate „ACTIVE ENDEVOUR” din Mediterana în Marea Neagră nu a fost agreeată de Turcia. Guvernul de la Ankara a motivat că operațiunea respectivă nu-și găsește justificare în Marea Neagră deoarece forțele navale ale țărilor riverane sunt suficiente pentru intervenție, în cazul apariției unei situații care ar reclama o asemenea misiune.

Mai mult de atât, în 2001 în Marea Neagră a fost organizată operațiunea navală „BLACKSEAFOR” la care au participat nave militare a șase state riverane, având misiuni asemănătoare cu cele ale forțelor navale NATO care acționează în Mediterana.

Un alt motiv, neformat oficial, al rezervei Turciei față de o sporire a prezenței NATO în Marea Neagră este și haosul din Irak, unde americanii sunt implicați direct. Situația instabilă din țara vecină ei provoacă Turciei o mulțime de dureri de cap și Ankara nu mai are nevoie de alte probleme complicate în regiunea sa.

Surprize ale scenei politice externe în zona Europei de sud-est

Cu ocazia evenimentelor politice desfășurate în ultima perioadă de timp în spațiul sud-est european, în mod paradoxal s-a observat o apropiere a pozițiilor Turciei (membră NATO) și ale Rusiei, față de intențiile americanilor de

a-și intensifica acțiunile politico-militare în regiunea Mării Negre; ambele țări se opun acestei politici a Pentagonului.

Realizarea unei prezențe mai consistente a americanilor în spațiul din vecinătatea acestei mări, prin instalarea unor baze militare pe teritoriul României și Bulgariei, a trezit îngrijorarea nu numai a Rusiei, dar și a Turciei.

Dată fiind situația nouă apărută în regiune, Ankara a refuzat Washington-ul să organizeze în Marea Neagră, sub conducerea NATO, exerciții navale sub denumirea „Operation Active Endeavour”, similare celor din Mediterana.

Pe de altă parte, Turcia a propus și a reușit să organizeze în 2006 exercițiile navale „Black Sea Harmony”, la care au participat și nave militare ale Rusiei.

Așa cum s-a subliniat mai sus, motivul pentru care Turcia dorește să țină SUA cât mai departe de Marea Neagră îl reprezintă „Convenția de la Montreux” din 1936, privitoare la strâmtorile Bosfor și Dardanele, aparținând statului turc. O prezență americană mai mare în Marea Neagră ar putea constitui o amenințare la adresa celebrei convenții, situație pe care guvernul de la Ankara caută posibilități să o evite.

O ironie a istoriei o constituie însă faptul că după dezmembrarea URSS, în perioada imediat următoare, Turcia a încercat să obțină implicarea SUA în regiunea Mării Negre, pentru a reduce influența Rusiei în fostele sale state satelit din zonă, considerate de Ankara state turce.

În prezent situația este tocmai inversă; pentru a împiedica creșterea influenței americane în regiunea limitrofă bazinului Mării Negre, turcii și rușii s-au unit, având același scop: menținerea regimului Montreux-1936.

Colaborarea turco-rusă s-a confirmat pregnant cu ocazia summitului șefilor statelor membre ale „OCEMN” desfășurat la Istanbul în iunie 2007.

(OCEMN - Organizația Cooperării Economice la Marea Neagră. Din OCEMN fac parte: România, Ucraina,



DUPĂ 30 DE ANI

*Comandant de cursă lungă, CONSTANTIN PREDĂ,
primul comandant al petrolierului „Independența”*

Rusia, Georgia și Turcia, ca membre fondatoare – 1992. Ulterior, la OCEMN au mai aderat: Republica Moldova, Armenia, Azerbaidjan și Albania.

La summitul de la Istanbul din vara anului 2007, Rusia și Turcia s-au unit în a determina delegația României să renunțe la un amendament prezentat de aceasta la declarația comună de la încheierea reuniunii.

În respectivul amendament România propune crearea unui mecanism politic, ca alternativă la „OCEMN”, sub denumirea de „Forumul Mării Negre”. Văzând în acest nou organism la Marea Neagră o subtilă concretizare a agendei americane în regiune, prin intermediul României, proiectul de document propus de români nu a fost acceptat de celelalte delegații prezente la reuniune.

Despre rolul României în sud-estul Europei, presa turcă apărută în zilele desfășurării summitului de la Istanbul a folosit sintagma: România - cal troian la Marea Neagră.

Câteva concluzii:

Rămâne ca evoluția evenimentelor de pe scena politică internațională să confirme în ce măsură este în interesul Turciei să lase Rusia să facă jocurile și să stabilească regulile la Marea Neagră.

Pe plan energetic, cele două țări au în prezent obiective proprii diferite, la care țin în mod deosebit; Rusia dorește să țină în sfera sa de influență statele central-asiatice, bogate în rezerve de petrol, în timp ce Turcia și-a propus să devină drum de tranzit major pentru gazoductele ce pornesc din zona Mării Caspice spre țările din Centrul și Vestul Europei.

Pentru România, politica preconizată și promovată de Nicolae Titulescu la Marea Neagră, de întărire a înțelegerii și colaborării cu țările riverane la apele acestei mări, în deosebi Turcia, își păstrează și în zilele noastre valabilitatea.

Notă:

Informațiile despre aspectele actuale ale situației politico-militare din regiunea Mării Negre au apărut în presa din București în anul 2007 în numeroase articole și comentarii ale unor analiști politici.

Autorul articolului le-a considerat interesante pentru cititorii revistei „Marea noastră”, mulți dintre ei avizați și cunosători ai problemelor din respectiva regiune.

Contribuția noastră a fost aceea de a sintetiza aceste informații din presă, a le prezenta într-o formă coerentă și a formula câteva concluzii.

13 iulie 1978. O zi de vară, frumoasă ca cea de astăzi. Constanțenii și turiștii se plimbau pe faleză admirând panorama radei portului plină de nave diferite ca mărime și aspect. Dintre toate, una ieșea în evidență prin mărimea și silueta ei: era petrolierul INDEPENDENȚA, care pleca în primul său voiaj. De la distanță, privitorii de pe mal nu percepeau decât alunecarea lina a colosului ce se strecura printre puzderia de nave, căutându-și drumul către larg. Agitația de la bord însă, care nu putea fi observată de pe faleză, marca un nou început în activitatea marinarilor români și a constructorilor din șantierul naval românesc.

„Independența” a fost prima navă din

dispus înlocuirea numelui „Independența” de pe frumoasa machetă din Muzeul Marinei, cu numele navei „Unirea”, care, - întâmplare? destin? - a avut și ea un sfârșit tragic... și din nou macheta a primit alt nume.

După 30 de ani, având libertatea respectării adevărului istoric, colectivul Muzeului Marinei Române a hotărât reînscrisura numelui de drept al primei nave petroliere de 164.000 tdw construite în Șantierul Naval Românesc, INDEPENDENȚA. Bătrâna machetă a fost recondiționată de către S.C. NAVALART, într-un timp record, prin contribuția unor persoane care au trăit emoția primului voiaj al navei.



Petrolierul INDEPENDENȚA

seria de cinci petroliere de 164000 tdw. construite de Șantierul Naval Constanța, și macheta ei a fost expusă - cu îndreptățită mândrie - în Muzeul Marinei Române.

Navele, ca și oamenii, își au destinul lor; „Independența” a avut un destin tragic. Pe 15 noiembrie 1979, la intrarea în strâmtoarea Bosfor a fost lovită de o nava grecească. În urma abordajului, încărcătura s-a aprins și nava a explodat. Din 45 de membri ai echipajului au supraviețuit numai trei... A fost cea mai mare catastrofă navală a anului 1979. Astfel de catastrofe se petrec în toate flotele lumii. La vremea aceea însă, în România, un astfel de eveniment trebuia minimalizat din considerente politice, așa că s-a făcut totul pentru a fi dat uitării cât mai repede cu putință, inclusiv ștergerea din memorie a celor 42 de dispăruți. Tot atunci, cineva a

Privind acum această macheta, revăd siajul rămas în urmă, la capătul căruia constanțenii și turiștii de pe faleză priveau nava care pleca în prima sa călătorie. Revăd figurile unor marinari care au fost în acel prim voiaj pe care destinul i-a trimis și în ultimul, când au dispărut odată cu nava.

Acum sacrificiul lor este marcat de prezența acestei machete, prezență vie pentru cunoașterea adevărului, adevăr ce reiese și din impresionanta lucrare a domnului Constantin Cumpănă „Tragedia navei Independența”.

Mulțumesc domnului comandor Glodarenco, directorul muzeului, și domnului Stan, șef de secție, pentru stăruința păstrării adevărului istoric în cadrul Muzeului Marinei Române.

13 iulie 2008

În siajul amintirilor unui marinar – veteran de război

Date, considerațiuni - necunoscute, nepublicate - despre trista zi a lui 28 august 1942 pe brațul Vâlcov-Oceacov-Patapov (II)

Comandor (r)

Vasile Gr. MARINESCU - OȚELU

Și acum, la 89 de ani, îmi stăruie în memorie drama ce s-a petrecut cu 65 de ani în urmă în Delta Dunării, la gura spre Marea Neagră a brațului Chilia, pe canalul Oceacov-Patapov (nu departe de viitorul canal Băstroe - ucigașul mirificei delte a Dunării).

28 august 1942, ora 14.25, zi tristă, zi de doliu pentru armata României și pentru Marina Militară, când prin scufundarea navei hidrograf „Smârdan” - în apele învolburate ale canalului Oceacov-Patapov ce trebuia urgent dat în folosință, au pierit trei bravi ofițeri activi din marina militară; trei destoinici ostași marinari și o navă hidrograf bine dotată cu aparatură hidrografică. Toți cei șase pe care eu îi numesc „eroi” au căzut la datorie pentru patria română pe câmpul de luptă și de onoare al marinarilor, marea și vărstnicul Danubius.

Dumnezeu să-i aibă în pază.

28 august 1942 - zi tristă, de doliu. Despre faptul că hidrograful „Smârdan” s-a scufundat, am fost înștiințat de ostașii noștri care se aflau cu barca de 4+1 la balizaj. „Smârdan” tocmai schimba poziția unde staționase pentru lucrări specifice misiunii lor. Cei din barca de 4+1 l-au văzut pe „Smârdan” în marș, au auzit o bubuitură înfundată, după care „Smârdan” s-a aplecat pe o coastă și numai în câteva minute au văzut o bolboroseală a apei cu nămol și gata. Barca de 4+1 se afla la cca 150 m de locul scufundării. Ceea ce am relatat mai sus am auzit de la cei cinci ostași marinari din barca de 4+1 dată în acea zi de la monitorul „Kogălniceanu”. Barca pui de 1+1 nu se afla acolo în ziua tragediei lui „Smârdan” și a echipajului său.

După 3-4 ore, cu o șalupă rapidă, am ajuns în zona unde s-a scufundat „Smârdan”. Eu îl însoțeam pe comandantul meu, lt. c-dor Dumitrescu Ion și pe maiorul (r). Beșliu, medicul grupării noastre care a trecut îndată la pansarea celor răniți.

Mai erau și alții sosiți. La fața locului nu se vedea nimic la suprafața apei. Dacă au ieșit la suprafața apei ceva obiecte de pe „Smârdan”, curentul Dunării le-a purtat spre mare.

Pe mal, la 50-60 metri erau mai mulți ostași fiindcă barca de 4+1 era acostată acolo. Se auzeau țipete, oameni care se văitau de durere, erau aproximativ șase ostași marinari. Un ostaș marinar care lucrase la pupa lui „Smârdan” și care s-a salvat, după ce a fost pansat la cap unde se lovise de o coarbă de la pupa, azvârlit de suflul exploziei, mi-a spus că a auzit o bubuitură la prova tribord și că a înotat 20-30 metri până la mal, plin de sânge. Alții erau plini de sânge pe față și pe tricourile lor marinarești. Cred că erau ostași din barca de 4+1 și alții; toți întrebau unde e „Smârdan”.

Cei sosiți acolo eram impresionați până la lacrimi și ne întrebam unde sunt

lt. Vasilescu, lt. Mamudi, asp. Virgil Abagiu, comandantul navei hidrografice și ostașii marinari, căci știam că sunt doisprezece.

Comandantul, lt. c-dor Dumitrescu a vorbit cu comandorul Mișu Petrovici, comandantul grupului fluvial de luptă nr 1 și au ajuns la concluzia că ar fi bine ca acolo unde era scufundat „Smârdan” să intre scafandrii pentru a identifica poziția navei scufundate, dacă mai sunt morți și ce găuri de apă există în corpul navei hidrografice

Se știa de comandantul civil, care a fost găsit imobilizat în cabina de comandă, de asemenea de șeful mecanic și de un ostaș, aflați în compartimentul mașinii, dar nu se găseau cei trei ofițeri și cei trei marinari, ajutoare ale lor. Când scafandrii au ajuns cu cercetarea la prova, aceștia au tăiat legăturile ce fixau tenda care protejase pe cei ce lucrau acolo de soare și de vânt. Atunci, spre marea mirare a celor aflați în apropiere, deodată au ieșit la suprafață trupurile neînsuflețite ale celor trei ofițeri și a trei ostași.

Eu nu am asistat la această acțiune pentru că l-am însoțit pe comandantul navei la Vâlcov, unde trebuia să ia legătura cu autoritățile locale.

Mi s-a spus că a fost o luptă grea pentru recuperare, pentru că erau mai multe trupuri pe care curentul puternic al Dunării le ducea spre adâncul mării. Trupurile erau întregi, nesfârțecate de explozia minei ucigașe, aveau o culoare cadaverică, vântat închis. Nu puteau fi identificate după grade și uniformă fiindcă erau echipați doar în maiouri, tricouri, pantaloni scurți, iar chipurile lor erau schimonosite de groaza morții. Cred că tenda ucigașă îi ținuse sub acoperământul ei pentru a-i trimite pe cei trei ofițeri și trei ostași marinari pe drumul fără de întoarcere

A fost jale mare, plângeau cu toții, de la comandant la ultimul marinar; pierduserăm încă șase eroi pe câmpul nostru de luptă, marea și Dunărea

străbună. Multe zile și nopți cei din Grupul de Luptă nr 1 am vorbit cu jale, regrete și amintiri despre camarazii noștri de pe „Smârdan”. Ei au fost eroi pentru că au murit la datorie pentru patria și neamul nostru cel românesc.

Comandanții monitoarelor „Kogălniceanu” și „Catargiu”, comandorii Petrovici și Dumitrescu, împreună cu un comandor din Comandamentul Marinei Militare sosit de la București pentru a analiza evenimentele din acea zi fatală de 28 august 1942, au hotărât ca eu să mă ocup de întregul ceremonial al înmormântării celor trei ofițeri și trei marinari eroi, căzuți la datorie pe câmpul de luptă. S-a stabilit de asemeni ca întregul cortegiu funerar să fie format dintr-o companie de onoare, în frunte cu drapelul unității, iar la coborârea în mormânt o grupă de marinari să tragă trei salve de adio, un gornist să dea onorul cu trompeta și trei gradați marinari să dea onorul cu sifleia, așa cum se procedează în marină la intrarea la bord a unui ofițer. Îmi amintesc că toată populația civilă, ca și toți militarii își jeluiau și plângeau eroii.

Am primit un ajutor deosebit din partea primarului care a organizat și realizat la cimitir gropile, crucile, cosciugele și după înmormântare, chiar la cimitir, pomana creștinească. De asemenea, m-a impresionat faptul că șeful cherhanalei din Vâlcov, renumită în întreaga țară, Gheorghii Miasnicov - era român dar rușii îi rusificaseră numele - avea o fiică pe nume Șura, elevă la București în clasa VIII la liceul Notre Dame de Sion. Ea a organizat un cor compus din elevele școlii din Vâlcov, care împreună cu patru preoți, a cântat pe tot drumul până la cimitir, purtând lumânări aprinse. Atunci s-au făcut și câteva fotografii pe care am reușit să le păstrez într-un album și pe care le ofer spre reproducere. Ele ilustrează compania de onoare cu mine în frunte,

cosciugele ofițerilor marinari, și pe maiorul doctor Beșliu cu doi dintre cei răniți și pansați. În condițiile de atunci ne-am străduit să-i petrecem cum se cuvine pe camarazii noștri marinari pe ultimul lor drum.

Eram la bordul lui „Catargiu” ofițer cu navigația, artileria a.a, cifru și adjutantura. Îmi aduc aminte că cei doi comandanți ai monitoarelor au întocmit un raport ce s-a trimis la Comandamentul Marinei Militare cu tragedia lui „Smârdan” și a celor ce se aflau ambarcați, în care, după cât îmi mai amintesc după 65 de ani, că au concluzionat cam așa:

28 august 1942 - Nava hidrografică „Smârdan” și echipajul său, executând lucrări specifice pentru redarea în folosință a canalului Oceacov - Patapov, în timp ce se deplasa pe distanțe scurte, a lovit o mină apreciată de tip „buchet”, lansată de avioane sovietice sau de o navă de viteză, care i-a creat o gaură de apă în prova tribord, în urma căreia, în numai câteva minute, nava s-a scufundat.

Rețin, printre alte menționări, următorul calcul:

- Când s-a scufundat hidrograful „Smârdan”, se aflau la bord 12 persoane, și anume: Comandantul navei civile maistru (r) Mircea Alecu, un șef mecanic civil, 2 ostași marinari mecanici la mașini, 2 ostași marinari punte. Total 6 persoane din echipajul navei.

- De asemenea se mai aflau la bord pentru lucrările hidrografice necesare în vederea dragării canalului Oceacov - Patapov trei ofițeri din marina militară care urmaseră un curs scurt de hidrografie:

locotenent Vasilescu Valeriu, locotenent Mamudi Vasile și aspirant Abagiu Virgil, cărora li s-au mai atașat trei ostași marinari cu termen redus, pentru a ajuta la calculele ofițerii hidrografi. În total șase militari.

S-au salvat șase ostași, din care patru grav răniți, îngrijiți de către maiorul Deșliu și de ajutoarele sale sanitare; ceilalți doi ostași care s-au salvat erau șocați: țipau și plângeau..

Au murit înecați cei trei ofițeri, comandantul civil, șeful mecanic civil și un ostaș din marina militară.

De la pescari s-a aflat că mai înainte cu 1-2 luni de începerea lucrărilor hidrografice, o șalupă de viteză cu pescaj mic, cu ostași germani, a sărit în aer și s-a scufundat la circa 150 metri de la intrarea din mare pe canal. Se spunea că și o barcă cu motor a pescarilor a avut aceeași soartă. De aceea s-a dispus să se controleze canalul navigabil cu o „traină”. Trecând peste locul unde „Smârdan” își aflase sfârșitul, s-a scos la suprafață ancora unei mine care avea agățată pe o pară o mină de formă sferică. Concluzia: nava hidrografică a fost scufundată de o mină de tip „buchet” (Pe aceeași ancoră sunt amplasate 2-3 mine. După explozia primei mine, următoarea îi ia locul așteptând prada. De aceia le-am numit înșelătoare, pentru că mulți nu cunosc „războiul minelor”).

E locul să amintesc că pentru dominarea Dunării am pierdut încă un camarad de promoție, pe aspirantul Dinescu Lupu, comandant pe o șalupă dragoare și pe plutonierul major sanitar

Palca Aurel, giurgiuvean de-al meu.

Mulți dintre eroii marinari pierțiți în adâncuri, nu au parte nici de lumânare nici de mormânt, nici companie de onoare, gardă, drapel tricolor și nici de câteva rânduri scrise de jurnaliști pentru pomenirea lor, Oare în viitor o să-i uităm pe eroi și locurile unde aceștia au luptat, adică istoria patriei - neamului? Recomand cititorilor revistei „Marea Noastră” să citească trilogia „Marea crudă” spre a vedea că alții știu să-și venereze eroii dispăruți în fundul mării sau al fluviului.

Deși materialul pe care l-am scris îi va întrista poate pe mulți dintre cititorii revistei noastre, doresc totuși să le aduc la cunoștință că pe timpul cât am activat în mirifica noastră deltă a Dunării pe timp de crâncen război am avut și foarte multe zile însorite, iarna, vara, să-i simt, să-i admir floră, fauna unicat în lume, înzestrată de bunul Dumnezeu. Am cunoscut și alte delte de fluvii, nici una nu-i atât de bogată și frumoasă ca a noastră. Cine a văzut-o numai odată nu o mai poate uita. Acolo își dorm somnul de veci camarazii noștri marinari și „Smârdan”. Îndemn tineretului nostru, cărora le predăm cu toată dragostea ștafeta vieții să o păstreze cu grijă, s-o predea mai departe cu grijă generațiilor viitoare așa cum au făcut de milenii toșii și strămoșii noștri. Bun cart înainte tuturor marinarilor militari și civili, aceleași sincere urări și redacției revistei „Marea Noastră” .



Revista revistelor



În revista „RBT”, nr.18 aprilie 2008 a apărut la pagina 32 articolul „Canalul Dunăre - București revine în actualitate”.

Buletinul „Marina”, supliment al revistei „Marea Noastră”, nr.60/2008, ianuarie-iulie, publică articole despre 80 de ani de la înființarea LNR. Conflicte navale, bătălia navală de la Abukir (1798) scurt istoric al porturilor Tulcea, Sulina, portavionul „Charles de Gaulle”, motonava „Transilvania” - o amintire scufundată în

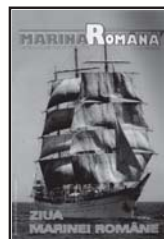


Dunăre, recenzia cărții recente a lui Valentin Donici despre navele școală „Mircea”.



A apărut nr.10 al publicației „Matelot” supliment al revistei „România maritimă și fluvială. Magazin”.

Nr. 3 al revistei „Marea noastră pentru tineret” scrie despre: „Canalul Bâstroe”, „Astronomia nautică, blocarea porturilor belgiene în prima conflagrație mondială, un portavion muzeu, recenzia la „Blestemul mărilor” de Mircea Novac, despre fascinția mării ș.a.



Statului Major al Forțelor Navale.

În revista „Marina Română”, nr.4 (126) 2008 sunt publicate interesante reportaje despre actualitatea în Forțele Navale. Se distinge interviul realizat de căpitanul Mihai Egorov cu șeful Forțelor Navale.

Primim cu regularitate la redacție excelenta publicație „Timona”, revista editată de Liga Maiștrilor Militari de Marină.



CEREREA DE TORPILE CREȘTE ODATĂ CU CREȘTEREA FLOTEI SUBMARINE

Contraamiral (r) ing. Ioan CHIRIL

Cea mai rapidă metodă de a scufunda o navă constă în efectuarea unei găuri în partea de jos prin care să poată intra apă și a unei găuri în partea de sus pe unde poate ieși aerul. Acea gaură aparte face torpila de mari dimensiuni (533 mm) conform standardelor implementate în lupta antisubmarină. Cererea pentru astfel de armament a intrat în criză după sfârșitul războiului rece, când cererea de submarine și armament s-a redus drastic, dar producția și dezvoltarea acestor categorii de armament a cunoscut totuși o creștere în domeniul submarinelor non-nucleare.

Marea majoritate a torpilelor sunt realizate în configurația clasică. O excepție în acest sens este torpila de mare viteză fabricată în Rusia, denumită Șkval, care atinge o viteză de aproximativ 200 noduri și care este destul de răspândită pe piața internațională. Aceasta are un propulsor de rachetă de 210 kg dispus în fața torpilei. El creează în jurul torpilei o perdea de bule de aer care contribuie la reducerea frecării cu apa pe timpul deplasării torpilei.

Prin utilizarea unui hidrolocator activ și a unei torpile Șkval, un submarin este cu siguranță o armă mortală. Dezavantajul acestei torpile îl reprezintă raza mică de acțiune de aproximativ 13 km, ceea ce pune la îndoială capacitatea acesteia de a intercepta ținte subacvatice în mișcare aflate la o distanță mai mare.

Rusia nu este singura putere care produce torpile performante. Diehl BGT Defense din Germania dezvoltă la rândul său o astfel de torpilă cunoscută sub numele de Barracuda. În SUA Biroul pentru cercetări navale dezvoltă un program în domeniul acestor tipuri de torpile (torpile cu supercavităție).

Cu toate acestea torpilele convenționale de mare greutate domină piața. Acestea sunt în mod clasic dirijate prin sisteme cu fir și dotate cu cap de ghidare acustic perfecționat pentru a putea intercepta țintele și a avea posibilități de manevră. Raza lor de acțiune poate atinge 90-100 km iar viteza poate avea valoarea maximă de 50-55 noduri - suficientă pentru a distruge un submarin nuclear sau o fregată care

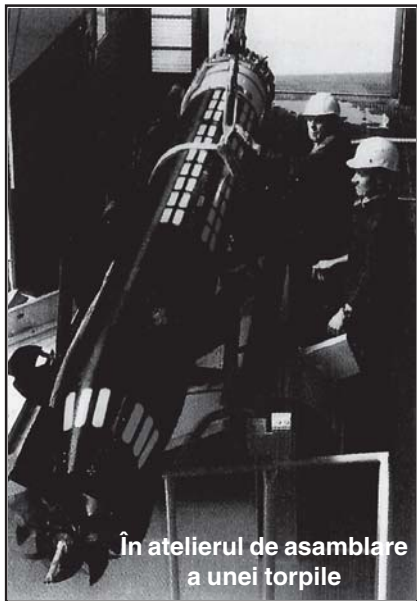
încearcă să se retragă din raza de acțiune cu o viteză de 30 de noduri.

După anii de recesiune dintre 1990 și 2000 nu mai există decât cinci mari furnizori de torpile de mare greutate în zona de vest. Dintre aceștia numai doi au câștigat cele mai mari competiții în ultima perioadă: Atlas Elektronik aparținând

TEHNICĂ NAVALĂ DE LUPTĂ

companiei Wedel din Germania (deținută în proporție de 60% de constructorul german de nave ThyssenKrupp Marine Systems și 40% EADS), și WASS (Whitehead Alenia Sistemi Subacquei) din Italia care este deținută de către Finmeccanica, firmă care lucrează în colaborare cu DCNS din Franța.

Atlas desface pe piața liberă sistemul de torpile DM2A4. Această torpilă este



cunoscută sub numele de Seahake Mod 4 având softurile modificate. DM2A4 a fost comandată de marina germană pentru submarinele de tip U212 ale căror propulsoare sunt condiționate de aspirația aerului, fiind construite de ThyssenKrupp Marine Systems și care

sunt încă în serviciu. De asemenea Turcia a achiziționat DM2A4.

Torpila DM2A4 este propulsată de un motor electric de înaltă frecvență cu magnet permanent.

Acest dispozitiv și sistemul de asigurare a energiei necesare pe bază de baterii argint-zinc sunt instalate în sistem modular în cadrul torpilei. Atât performanța cât și anduranța torpilei cresc pe măsură ce numărul de baterii este mai mare. Fiecare configurație este optimizată de o secțiune care dispune de o elice cu șapte pale. Ghidarea se face prin fibre optice interpusse între submarin și torpila aflată în mișcare. Firul permite echipei de comandă din submarin să urmărească ce detectează senzorul acustic din conul torpilei. Senzorul este instalat în jurul vârfului torpilei și funcționează cu 40 de fascicule de detecție.

Atlas a inclus DM2A4 în largă familie a vehiculelor subacvatice fără comandă directă, care efectuează recunoașteri sau transportă roboți subacvatici, ca Seafox distrugător de mine și vehicul de identificare.

WASS a vândut 24 de torpile de mari dimensiuni Black Shark, în cooperare cu DCNS, pentru Portugalia în 2005. Acestea vor echipa submarinele de producție germană tip 209P. Mai multe torpile au fost comandate de Chile și Malaesia pentru dotarea submarinelor Scorpene construite de DCNS și Navantia.

Black Shark este descrisă ca generația următoare de torpile pentru submarine și nave de suprafață multirol (antisubmarin și antinavă), ghidate prin fibre optice și sistem de autoghidare. WASS pretinde că Black Shark este adaptabilă la o mare varietate de sisteme de tragere și este optimizată pentru ape adânci și lupta de coastă.

Arma digitală poate detecta țintele zero-Doppler și viitoarele „capacități sofisticate de măsuri contraacustice“. Astra (sonar perfecționat de transmitere și recepție a structurii), capul senzorului acustic este modelat la exterior pentru a reduce zgomotul de deplasare, în timp ce arma însăși generează zgomot la nivel scăzut.

Ca și DM2A4, Black Shark are un sistem de propulsie electric cu o „baterie primară de mare putere“, cu control electronic al

(continuare la pg.29)

A. Evitarea unei nave cu viteză inferioară la o distanță dată

Problema are două aspecte:

- drumul lui T nu este cunoscut;
 - drumul lui T este cunoscut.
 - a) Evitarea când D_T nu este cunoscut** (fig. 39)
 - se fixează pe hartă M_0 și T_0 și se trasează R_0 , d_0 ;
 - din T_0 se trasează un cerc cu raza egală cu distanța de evitare d_{ev} , numit cercul de evitare;
 - din M_0 se duc tangente la cercul de evitare, acestea fiind chiar DMR;
 - în punctele de tangență M_1 și M_2 se construiește triunghiul vitezelor; V_T se pune perpendicular pe DMR, iar din vârful său se intersectează DMR cu V_M ;
 - din M_0 se duc paralele la vectorul V_M și se obțin drumurile de evitare D_{M1} și D_{M2} .
- Unghiul dintre D_{M1} și D_{M2} se numește **unghi periculos** (2E) deoarece orice drum care se află în interiorul lui duce la apropierea sub distanța de evitare. Unghiurile dintre tangente și D_M sunt unghiurile critice ale lui M.

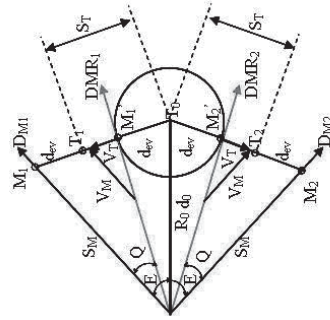


Figura 39

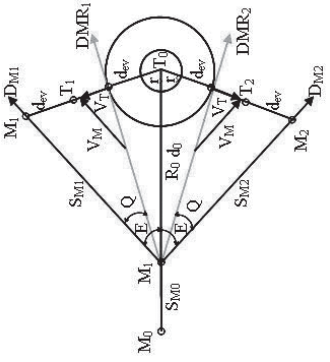


Figura 40

Dacă între primirea informației (ordinului) și începerea manevrei trece un timp t (luare hotărâre, rezolvare problemă) iar T are și o eroare în punct s, atunci raza cercului de evitare se va mări cu $r = V_T(t + t_h) + s$ (t_h – timp informare; t_h – timp hotărâre); în același timp M se va deplasa din M_0 în M_1 cu $S_M = V_M(t + t_h)$; (fig. 40).

În M_1 se construiește unghiul periculos 2E după algoritmul anterior, ținând cont că raza cercului de evitare este $r_{ev} = d_{ev} + r$.

(va urma)

*Material realizat de
Comandor (r) Dan LEAHU
(continuare în numărul viitor)*

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

MINICURS DE CINEMATICĂ NAVALĂ

- rezolvări grafice (II) -

Manevra independentă

1. Coliziunea (goana, ralierea)

A. Determinarea drumului de goană (fig. 25)

Nava T în drum constant D_T și cu viteza constantă V_T ; ce drum trebuie să ia nava M pentru a ajunge la coliziune cu nava T ?

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 ;
- se trasează R_0 și d_0 ;
- R_0 este chiar DMR, iar $d_0 = S_{RT}$;
- în T_0 se construiește triunghiul vitezelor: se pune vectorul V_T , iar din vârful lui se pune cu un arc de cerc vectorul V_M până intersectează DMR;
- din M_0 se duce paralela la V_M , orientarea acestuia dându-ne drumul de coliziune D_M , iar punctul C este punctul de coliziune.

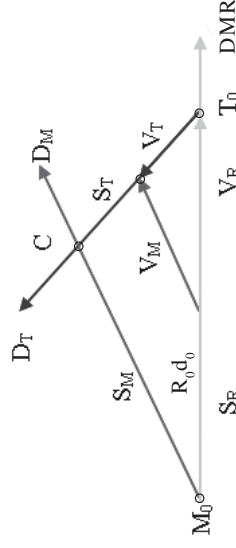


Figura 25

B. Problema de goană – cazuri speciale

- a) când relevmentele prova, la ambele nave, este zero (navele vin una către cealaltă)**
- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 și se unesc între ele (fig. 26) ;
 - în M_0 și T_0 se trasează vectorii V_M , respectiv V_T perpendicular pe direcția inițială M_0T_0 și în sensuri contrare (se pot pune și sub un alt unghi, cu condiția ca cei doi vectori să fie paraleli);
 - se unește vârful lui V_M cu vârful lui V_T și se determină punctul C – punctul de coliziune; timpul de coliziune este $t = S_{M0} / V_M = S_T / V_T$.

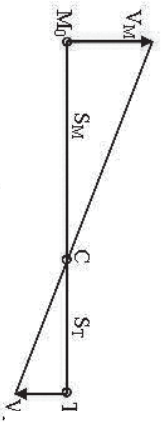


Figura 26

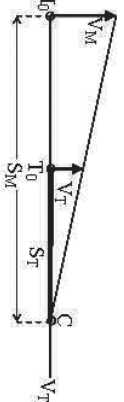


Figura 27

b) când relevantul prova a lui M este zero iar a lui T este 180° (navele manevrează pe același drum, în același sens - drum de urmărire) fig. 27

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 și se unesc între ele, prelungindu-se dreapta M_0T_0 dincolo de poziția T_0 ;
- se trasează vectorii V_M și V_T în M_0 , respectiv în T_0 , perpendicular pe M_0T_0 , și în același sens;
- se unesc vârfurile celor doi vectori și se prelungeste această dreaptă până la intersecția cu drumul navei, obținând punctul C (punctul de coliziune);
- $t = S_M / V_M = S_T / V_T$

C. Unghiul critic (fig.28)

Unghiul critic Q este înclinarea maximă (R_p) a lui T care permite unei nave inferioare în viteză ($V_M < V_T$) să ajungă la coliziune:

- se trasează în T_0 drumul D_T și se marchează vectorul V_T ;
- din vârfurile lui V_T se descrie un cerc cu raza egală cu V_M ;
- din T_0 se duc tangente la acest cerc și se obțin laturile T_0P_1 și T_0P_2 ;
- unghiul format între D_T și una din tangente este **unghiul critic Q**.

Funcție de Q, nava M se poate afla în interiorul lui Q, pe latura lui Q sau în afara lui Q. Funcție de această poziție nava M poate executa următoarele manevre: ralierea sau coliziunea; intersecțarea drumului lui T la distanța maximă prin prova sau la distanța minimă prin pupa; evitarea la distanța maximă posibilă; apropierea la distanța minimă sau la o distanță dată.

Unghiul format de cele două tangente (2Q) se numește **sector limită de poziție**. Dacă M se află în interiorul sectorului limită, ea poate coliziuna nava T.

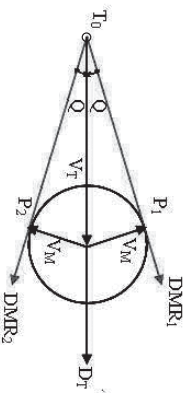


Figura 28

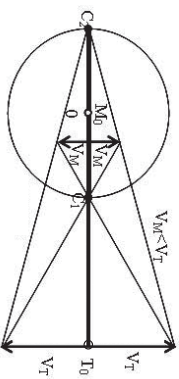


Figura 29

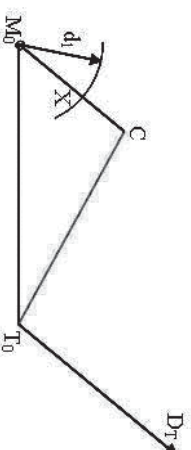


Figura 37a

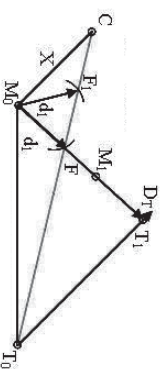


Figura 37b

B. Mărirea distanței în timpul cel mai scurt (fig. 38)

Această problemă se rezolvă tot cu segmentul X.

Nava M se află în M_0 în R_0 , la d_0 față de nava T, care se găsește în T_0 . M trebuie să se depărteze de T la d_1 în minimum de timp. Se determină D_M timpul minim de manevră t , și pozițiile reciproce la sfârșitul manevrei, când T se va afla exact în pupa lui M.

- se pun pe hartă pozițiile M_0 și T_0 și se trasează D_T ;
- se calculează segmentul X cu formula de mai sus și se marchează pe D_T obținând punctul C;
- se unește C cu M_0 și se obține DMR, care se trasează prin T_0 ;
- din M_0 se intersecțează DMR trasat din T_0 cu d_1 și se obține punctul M_1 ;
- D_M este dat de prelungirea segmentului M_1M_0 în sensul mării distanței;
- din T_1 se marchează d_1 pe D_M și se află poziția M_1 .

- $t = S_M / V_M = S_T / V_T$.

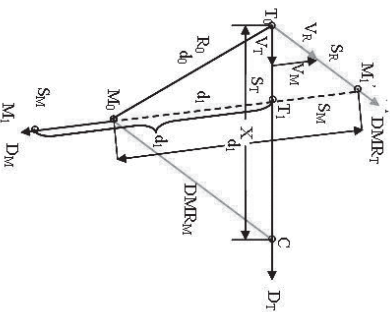


Figura 38a

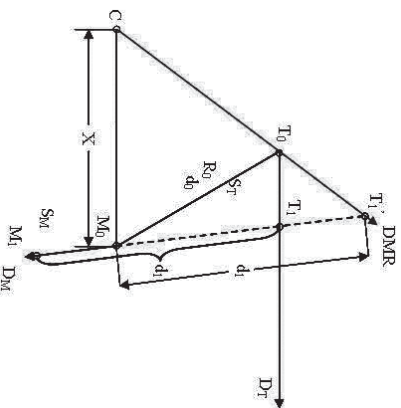


Figura 38b

Segmentul X poate fi trasat și din M_0 dar paralel și în sens invers cu D_T (fig. 38a); se unește C cu T_0 rezultând DMR_T , care se prelungeste dincolo de T_0 ; din M_0 se intersecțează DMR_T cu d_1 obținând punctul T_1 ; prelungirea segmentului T_1M_0 în sensul mării distanței, ne dă D_M ; din T_1 se marchează d_1 pe D_M , obținând poziția M_1 ; $t = S_M / V_M = S_T / V_T$.

- îndepărtarea de T la distanța maximă posibilă.

2. Variația distanței în minimum de timp

A. Micșorarea distanței în timpul cel mai scurt (fig.36)

Această problemă se rezolvă cu ajutorul unei mărimi numită "segmentul X" a cărei teorie nu o voi dezvolta.

Nava M se află în M_0 în R_0 și la d_0 față de nava T care se află în T_0 . M trebuie să se apropie de T la d_1 în minimum de timp. Se determină D_M timpul minim de manevră și pozițiile reciproce la sfârșitul manevrei, când T se va afla exact în prova lui M.

Practic se procedează astfel:

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 și se trasează D_T ;
- se calculează segmentul X cu formula $X = d_1 \times V_T / V_M$ și se marchează din T_0 în sens invers lui D_T obținând punctul C;

- se unește M_0 cu C și obținem DMR_M

- din T_0 se intersectează DMR_M cu d_1 , obținând punctul M_1 ;

- din M_0 se duce o paralelă la T_0M_1 , care este drumul lui M ce intersectează D_T în T_1 ; poziția M_1 se obține prin intersectarea lui D_M cu d_1 dusă din T_1 , sau se duce o paralelă la D_T din M_1 ,

$$- t = S_M / V_M = S_T / V_T$$

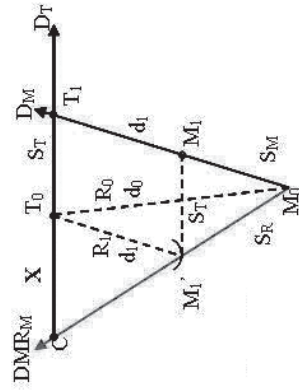


Figura 36

Segmentul X poate fi trasat și în M_0 , dar paralel și în sensul lui D_T (fig 37). Se unește punctul C cu T_0 și se intersectează segmentul CT_0 cu d_1 dusă din M_0 , obținând D_M , iar când nava T se va afla în T_1 , nava M se va afla în M_1 la d_1 față de T. În concluzie:

- Când $V_M > V_T$, atunci $X = d_1 \times V_T / V_M$ este mai mic decât d_1 . În acest caz CM_0 (CT_0) poate fi intersectat cu d_1 și nava M poate executa manevra de apropiere la orice distanță de nava T.
- Când $V_M < V_T$, atunci $X = d_1 \times V_T / V_M$ este mai mare decât d_1 . În această situație nava M poate micșora distanța funcție de poziția pe care o are față de T și de drumul lui T.

În unele cazuri dreapta CM_0 (CT_0) nu poate fi intersectată cu d_1 (fig. 37 a), deci nava M nu va putea micșora distanța față de T. Problema poate fi rezolvată numai când nava M ocupă anumite poziții față de T, iar T are un drum avantajos. Atunci CM_0 (CT_0) este intersectată în două puncte F și F₁ de către d_1 (fig.37b) și vom avea două drumuri de apropiere, dar timpul cel mai scurt este pe direcția M_0F .

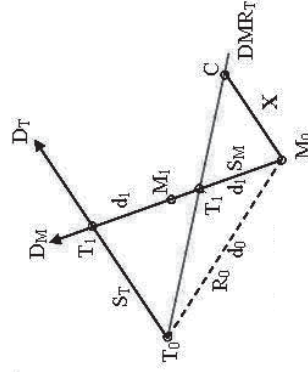


Figura 37

D. Cercul de coliziune (cercul impactelor) fig. 29

- navele în M_0 și T_0 în R_0 , d_0 , cu V_M și V_T , $V_M < V_T$;
- în M_0 și T_0 se duc vectorii V_M și V_T , perpendicular pe direcția inițială, în ambele sensuri;
- se unesc combinat vârfurile vectorilor și se obțin punctele de coliziune C_1 și C_2 ;
- C_1C_2 este diametrul cercului de coliziune, iar $C_1C_2 / 2$ ne dă centrul cercului O.

Pentru construirea cercului de coliziune se poate folosi și metoda unghiului critic (fig.30):

- în M_0 se construiește unghiul critic Q;
- din T_0 se duce o paralelă la V_T și obținem D_T ;
- se prelungeste V_M până intersectează D_T , obținând punctul C;
- din C se duce o perpendiculară pe T_0C până intersectează prelungirea lui T_0M_0 și se obține centrul cercului de coliziune O;
- se trasează cercul cu raza OC și obținem punctele C_1 și C_2 (puncte de coliziune în cazuri particulare). Unghiul $M_0CO =$ unghiul $CT_0M_0 = Q$

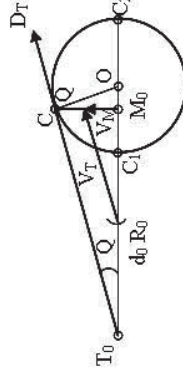


Figura 30

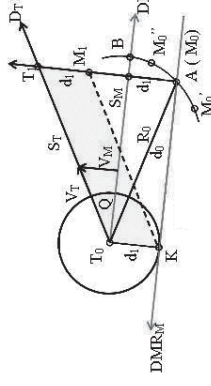


Figura 31

E. Unghiul maxim de înclinare q_{Tmax} (fig. 31)

Este unghiul (înclinarea) mai mare decât Q care permite lui M să se poată apropia la o distanță $d_1 = d_{min}$ față de T (d_{min} poate fi de exemplu bătaia armamentului d_{arm} propriu sau inamic).

- se pun pozițiile M_0, T_0, D_T, M_0 la d_0 și în afara lui Q;
- se construiește unghiul critic în T_0 ;
- în T_0 se trasează cercul cu raza d_1 ;
- se duce o tangentă la cerc paralelă cu latura unghiului critic (este DMR_M) și obținem punctul K;

- se trage un arc de cerc de rază d_0 din T_0 până intersectează tangenta și obținem poziția A, iar intersecția cu latura unghiului critic ne dă punctul B;

- unghiul format între D_T și dreapta AT_0 este unghiul maxim de înclinare q_{Tmax} pentru această distanță d_1 ; dacă nava M se află pe arc de cerc AB (M_0), nava M poate să se apropie de nava T la $d_1 = d_{min}$; dacă d_0 are altă valoare, se modifică și q_{Tmax} (fig.31a);

- nava M, dacă s-ar afla în punctul A, manevrând perpendicular pe DMR_M va ajunge în M_1 când T va fi în T_1 la d_1 față de M_1 (paralelogramul din K paralelă la D_T și obținem M_1).

Nava M se va putea apropia la $d_1 = d_{min}$ față de T dacă M_0 se află în suprafața determinată de cele două DMR (DMR_T și DMR_M)

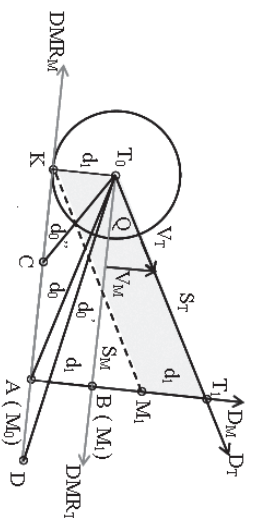


Figura 31a

F. Coliziunea (goana) unei nave superioară în viteză (fig. 32)

- Este posibilă numai dacă M se află în interiorul sau pe latura unghiului critic Q;
- se pun pozițiile inițiale T_0 și M_0 (în interiorul lui Q), se trece D_T și V_T ;
- se construiește Q în T_0 (se trage un arc de cerc de rază V_M cu centrul în vârful lui V_T care va intersecta DMR și latura lui M pentru a ajunge la coliziune cu T ("goana scurtă" cu coliziune în C și goana "lungă" cu coliziune în D); timpul de coliziune este minim pe D_{M1} și maxim pe D_{M2} ;
- când M se află pe latura unghiului critic, drumul de goană va fi perpendicular pe latura lui Q (fig.33).

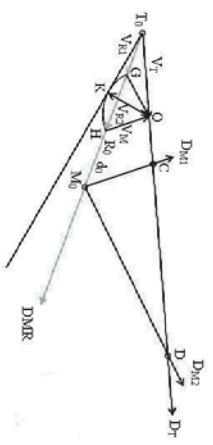


Figura 32

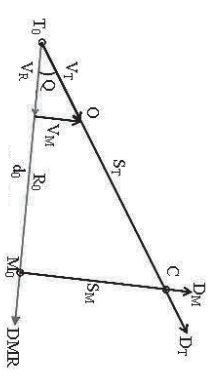


Figura 33

G. Intersectarea drumului prin prova la distanța maximă d_max (fig.34)

- M_0 este în interiorul unghiului critic Q; $V_M < V_T$; M poate trece prin prova la d_{max} ;
- se pune poziția lui M_0 în $R_{p'}$, față de T_0 ;
- se construiește Q în T_0 obținând orientarea DMR;
- din M_0 se duce o paralelă la latura lui Q, obținând DMR pentru nava M;
- M se deplasează relativ pe DMR cu V_R și va intersecta D_T în M_1 ;
- $T_0 M_1' = d_{max}$;
- pentru aflarea pozițiilor reale, din M_0 se duce o perpendiculară pe DMR (latura lui Q) care este D_M și va intersecta D_T în punctul M_1 , iar nava T se va afla în T_1 la d_{max} față de M.

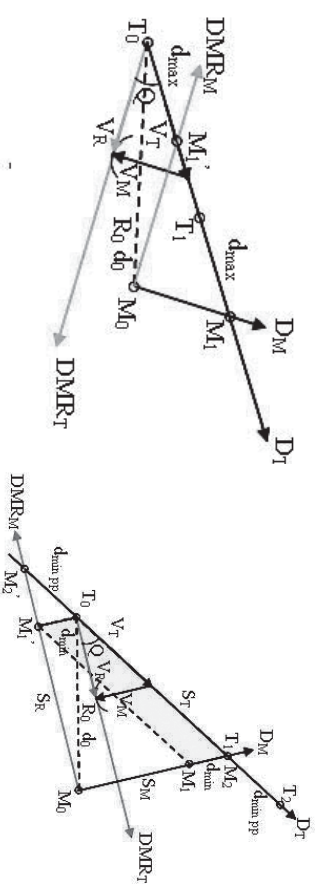


Figura 34

Figura 35

H. Intersectarea drumului prin pupa la distanța minimă d_min,pp (fig.35)

- Nava M se află în afara unghiului critic Q; Ea poate să se apropie de T la o distanță minimă posibilă d_{min} și să intersecteze drumul lui T prin pupa la o distanță minimă $d_{min,pp}$;
- se pun pozițiile M_0 și T_0 ;
- se construiește unghiul critic Q în T_0 ;
- din M_0 se duce o paralelă la latura lui Q și obținem DMR pentru nava M;
- deplasându-se relativ pe DMR, nava M se va apropia la d_{min} în punctul M_1' și va intersecta D_T în punctul M_2' la $d_{min,pp}$;
- real nava M va lua un drum D_M perpendicular pe DMR;
- pentru aflarea pozițiilor reale ale navelor se duce din M_1' o paralelă la D_T ce va intersecta D_M în punctul M_1 , iar nava T se va afla în punctul T_1 , exact în prova lui M_1 ; când nava M va intersecta drumul lui T în punctul M_2 (identic cu T_1) nava T se va afla în punctul T_2 la $d_{min,pp}$.

I. Concluzii

- Când M se află în interiorul unghiului critic poate executa:**
 - coliziunea cu nava T;
 - intersectarea lui D_T prin prova la d_{max} . Luând un drum perpendicular pe latura lui Q;
 - apropierea de T la o distanță dată în minimum de timp;
 - evitarea lui T la distanța maximă posibilă. Luând un drum perpendicular pe latura lui Q (în sensul măritii distanței);
- Când M se află pe latura unghiului critic poate executa:**
 - coliziunea cu nava T. Luând un drum perpendicular pe latura lui Q;
 - evitarea lui T la distanța maximă posibilă. Luând un drum perpendicular pe latura lui Q (în sensul măritii distanței);
- Când M se află în afara unghiului critic poate executa:**
 - apropierea la d_{min} și intersectarea drumului lui T prin pupa la $d_{min,pp}$ luând un drum perpendicular pe latura lui Q;

(urmare din pag.24)

vitezei. Această torpilă, lungă de 6,3 metri (20,6 picioare), poate angaja simultan mai multe ținte și, datorită unei legături de tip fir dus-întors beneficiază de imaginea situației tactice a submarinului pe timpul deplasării acestuia. Sonarul Astra poate fi utilizat ca un senzor depărtat adițional în lupta antisubmarină. Pentru Portugalia acest senzor este furnizat de către Atlas Electronic.

Acum ceva mai mult de un an, specialistul francez în baterii Saft a fost nominalizat de către DCNS într-un contract major de furnizare a unor sisteme avansate de baterii care au la bază tehnologia oxid de argint și aluminiu, pentru asigurarea energiei electrice necesare torpilei Black Shark. DCNS assemblează astfel de baterii în sistemul electric de propulsie PB50 pentru torpilele Black Shark care se vând în Chile, Malaesia și Portugalia. Bateria Saft folosită la torpila Black Shark, asigură energia electrică unui motor electric fără perii de contact de înaltă rotație, controlate electronic, care pune în mișcare o elice cu mai multe pale funcționând ca un propulsor cu pompă jet capabil să dezvolte viteze de peste 50 de noduri, timp de 15 minute, perioadă în care torpila poate acoperi o distanță considerabilă. La viteze mai mici raza de acțiune poate fi mult mai mare. Bateria are de asemenea rolul de a asigura cu energie electrică echipamentele de control de la bordul torpilei, sistemul de ghidare și de autoprotecție.

Tehnologia bateriilor de tip oxid de argint și aluminiu a fost dezvoltată la sfârșitul anilor 1980 în cadrul unui program comun cu participarea Franței, Germaniei și Italiei pentru definirea unui nou sistem de propulsie electric pentru torpilele cu greutate foarte mare. Germania a decis să rămână în continuare cu tehnologia zinc-argint dar Franța și Italia au îmbrățișat noul sistem. În concordanță cu declarația Saft acestea au fost de acord cu noua tehnologie deoarece pentru aceeași greutate și volum un sistem oxid argint-aluminiu dezvoltat de două ori mai multă energie decât bateriile convenționale zinc-argint. Bateriile oxid de argint-aluminiu pot fi depozitate fără costuri de întreținere până la 12 ani. De asemenea Saft a declarat ca este singura baterie realizată cu tehnologia oxid de argint-aluminiu. Pe de altă parte unul dintre principalii jucători în domeniul torpilelor de mare greutate, BAE Systems, și-a focalizat resursele pe realizarea unei arme antisubmarine și antinavă de suprafață de înaltă performanță denumită Spearfish cu care s-au dotat submarinele nucleare ale

Marinei Regale. Spearfish este sistemul cu cea mai mare dimensiune și cost, care asigură cel mai mare nivel de securitate. Din acest motiv BAE (până în 2006 deținător al Atlas Electronics) a cedat exporturile către compania subsidiară din Germania.

BAE a produs acest tip de torpilă până în noiembrie 2003 marcând astfel sfârșitul unui contract pe 9 ani, în valoare de 677 milioane lire sterline aproximativ 1,3 miliarde dolari SUA, cu divizia Sisteme Subacvatice din Waterlooville, Hampshire, Anglia. Spearfish va fi în serviciul Marinei Regale până în anul 2025. În concordanță cu declarația BAE, Spearfish a dovedit cu nenumărate ocazii că este o armă tăcută, inteligentă, cu viteză, duranță și manevrabilitate deosebite.

SAAB Sisteme Subacvatice a confecționat un sistem de torpilă de mare greutate „Torpedo 2000” care funcționează cu combustibil pe bază de peroxid de hidrogen, fiind în dotarea submarinelor suedeze. Această torpilă măsoară 6 metri lungime, cântărește 1450 Kg, se deplasează cu o viteză mai mare de 45 de noduri, cu rază de acțiune mai mare de 50 Km. SAAB declară că aceste torpile pot distruge sau scoate din luptă orice tip de navă de suprafață sau submarin și pot opera atât în ape mici cât și foarte adânci (500 metri).

Raytheon este unul dintre cei mai mari furnizori de torpile de mare greutate ca urmare a contractului încheiat cu marina SUA și a câtorva aliați (Australia și Norvegia) care utilizează torpila Mk48. Raytheon este singura companie care proiectează și produce torpila Mk48 Adcap (eficiență sporită).

Ultima versiune a Mk48 Adcap, torpila Mod 6AT este proiectată să facă față amenințărilor atât în ape adânci cât și în apele de litoral. Pe baza performanțelor dovedite de componentele torpilei Mk48, torpila Mod 6AT de 5,86 metri lungime și 1572 Kg este considerată ca fiind cea mai eficientă și în același timp cea mai ieftin de întreținut torpilă.

Torpila utilizează un sonar Mk48 Adcap, sistem de ghidare și control, sistem de furnizare a energiei electrice și un sistem de deplasare silențios care să-i permită maximizarea eficienței la un cost redus. Torpila poate fi controlată printr-un sistem de fire, dar și cu un sistem independent. Torpila este dotată cu cel mai modern



sistem de sonar Mod 6AT având un procesor digital perfecționat pentru îmbunătățirea detecției țintelor prin sistemul DOPPLER și cu posibilitatea cercetării unui volum de 1,6 miliarde metri cubi.

Datorită sistemului de ghidare și control electronic torpila este capabilă să execute manevre independente, să utilizeze procedee de angajare și dezangajare simultan cu executarea de misiuni de atac la scurtă distanță și angajarea simultană a mai multor ținte. Sistemul de propulsie silențios Mk48 Mod 4 reduce semnificativ nivelul de zgomot propriu.

Toate torpilele Mk48 folosesc combustibil de tip Otto Fuel II. Pe baza unei experiențe de 30 de ani în utilizarea de către submarinele SUA, Raytheon susține că combustibilul stocat care se transformă în gaz și care pune în funcțiune un motor cu turbină reprezintă alternativa sigură și ieftină pentru combustibilul obținut din peroxid de hidrogen și propulsia pe energie electrică. În concordanță cu Agenția pentru Substanțe Toxice și Boli Infecțioase din SUA combustibilul Otto Fuel II este o combinație de glicopropilenă dinitrat (componenta principală), nitrodifenilamină și dibutil, având un miros distinct, o culoare roșu-portocalie și o consistență uleioasă.

Raytheon declară că torpila Mod 6 AT este proiectată pentru a fi o torpilă sigură care poate fi depozitată pe perioade foarte lungi (20-30 ani) și nu necesită condiții speciale de depozitare. Combustibilul Otto Fuel II este stabil, sigur, cu o densitate energetică foarte mare demonstrându-și capabilitatea în cazul torpilelor cu rază lungă de acțiune. Marina SUA sprijină programele de îmbunătățire a softurilor pentru torpilele MK48 prin sistemul de procesor de înaltă performanță. Prin aceasta se promovează selecția competitivă de algoritmi de programare pentru finalizarea, testarea și integrarea armamentului pe timpul diverselor etape de perfecționare a softurilor. Se consideră că modelul Raytheon Mod 6AT va fi sustenabil până în anul 2026.

OAMENI CARE AU FOST

Din galeria personalităților dobrogene

Comandor (r)

Niculae ȘTEFAN

Au fost și vor fi încă scoase în evidență marile fapte din istoria românilor, care au stat ca temelie la actul impus de vrerea națiunii, acela al revenirii pământului dobrogean la România, patria mamă, act de importanță capitală ce nu trebuie uitat de urmași, act produs în principal la 23 noiembrie 1878, eveniment care ne luminează în fiecare an viața cotidiană prin manifestări ce se impun inimii noastre în care primează conceptul de patrie întreagă, de România Mare.

Unirea Dobrogei cu România taie, ca un fir roșu, la jumătate, întreaga perioadă în urma căreia toate provinciile românești furate de seminiile vecine, perioadă involburată dintre 1859 și 1918. Ea se impune în urma jertfelor de sânge ale armatei române în Războiul de Independență din 1877-1878 la Plevna, Rahova și Smârdan, fiind greu plătită de întreg poporul român, a cărui soartă în acea vreme sta sub semnul capacității strategice și vitejiei DOMNITORULUI CAROL I și a marilor săi generali. Chiar actul unirii Dobrogei cu țara începe cu vorbele viitorului rege al României care, înființând Divizia specială condusă de generalul Anghelescu, spunea între altele:

„Soldați! Puterile Mari Europene, prin tratatul de la Berlin, au unit cu România Dobrogea, această veche posesiune a părinților noștri de mai înainte. Azi, veți pune piciorul pe acest pământ care devine din nou românesc!”.

Avem, noi, cei de azi, datoria sacră de a scoate în relief truda acestor mari oameni ce au însemnat mult pentru unire, dar și a oamenilor mari care au însemnat mult după Unire, pentru progresul Dobrogei, pentru viața ei economică, socială și culturală, având în centru marele port european Constanța.

Unul dintre ei a fost inginerul arhitect Vladimir Simu, personalitate marcantă a științei și tehnicii românești, care și-a legat numele și de podul de la Cernavodă, obiectiv de importanță capitală ce stabilea legătura noii provincii cu Țara, la a cărui realizare a fost unul din secunzii lui Anghel Salygny. Dar cel mai mare merit al său

este legat de întâia sistematizare a orașului port Constanța. Cităm mai întâi lucrarea doamnei profesor doctor Doina Păuleanu, directoarea Muzeului de Artă, intitulată „Constanța. Aventura unui proiect european”. Proaspăt absolvent, la Paris, al unor studii temeinice de inginerie și arhitectură, Vladimir Simu s-a remarcat încă din 1878, prin concepția modernă privind organizarea edilitară a orașului Constanța, ca un bun cetățean al importanței cetăți-port la malul Mării Negre. Având în vedere necesitatea extinderii orașului, cere, în calitate de șef al serviciului tehnic din primărie, stabilirea urgentă a lungimii străzilor și a perimetrului municipal, ca prim pas în opera de sistematizare. Elaborează apoi proiectul de transformare și ameliorare a localității, avizat de Ministerul Lucrărilor Publice în august 1893. În anul următor, 1894, întocmește Memoriul Anteproiectului Planului de Sistematizare, proiectează scuarul din Piața Ovidiu. În 1903 indică soluția corectă de prelungire a Bulevardului Elisabeta. În 1898, Vladimir Simu se adresează primarului, remarcând starea deplorabilă a unor străzi și cere măsuri în consecință. Planul general al orașului Constanța, întocmit în 1893 de inginerul arhitect la scara de 1/2000 va sta la baza îmbunătățirilor ulterioare efectuate între 1896 și 1905.

Văzând neconținută surparea a malurilor litoralului din zona nord-estică a orașului, atrage atenția asupra necesității unor mari lucrări de întărire și consolidare. În 1898, în ședința Consiliului Comunal, arată inconvenientele amplasamentului gării și îl indică pe cel ideal. La parte, la București, la lucrările Ministerului Lucrărilor Publice, pentru acțiunile de înfrumusețare a orașului. În martie 1928 întocmește Caietul de sarcini pentru construirea străzii Traian.

Având în vedere meritele pentru dezvoltarea Dobrogei, imediat după alipirea ei la trupul Patriei-Mame, am propus și solicitat Consiliului Local al Municipiului Constanța să aprobe denumirea unei străzi a orașului port Constanța, cu numele de „Strada inginer arhitect Vladimir Simu”. Astfel, prin Hotărârea nr.86 din 8 aprilie 2004,

Consiliul Municipal Constanța a aprobat ca o stradă din zona Palazu Mare să poarte numele eminentului și merituosului om.

Evidențiem mai apoi activitatea de după perioada de maturitate a vieții lui Vladimir Simu, în care, retras la conacul din comuna Tufeni, județul Olt, de pe moșia fratelui și cumnatei sale Elena și Anastase Simu - **boieri filantropi**, fondatori ai Muzeului Simu din București, donat statului român împreună cu bogata și inestimabila colecție de tablouri, sculpturi și alte obiecte prețioase, ca și cele aproape 500 de ha de pământ arabil donate după moartea lor Academiei Române. Fiind doar simplu administrator al moșiei din Tufeni, el reușește, din veniturile și economiile sale, să construiască un complex industrial de morărit, o fabrică modernă adevărată, care reunea moara de făină de înaltă calitate, moara de mălai, presa de ulei, ateliere de fierărie, tâmplărie, mecanică, în care se calificau, învățând de la tehnicienii aduși din Germania, mulți oameni din sate. Ei munceau aici ieșind din sărăcie. Apoi, a construit o cantină pentru muncitorii proprii și pentru țărani care veneau din mai multe comune învecinate, fără a mai socoti adăposturile pentru animalele și căruțele încărcate cu saci, care staționau în curtea fabricii.

Oamenii sărmani din Tufeni și din satele apropiate au găsit la înțeleptul inginer Vladimir Simu nu numai un sfat bun întodeauna, ci și ajutoare materiale în cereale și bani, nimeni din această zonă nefiind nevoit să trăiască în sărăcie amară.

Acest om pentru oameni - odihnește în curtea Bisericii din Tufeni, purtând hramul „Sfinții Împărați Constantin și Elena”. Pe crucea sa din marmură neagră, câteva cuvinte simple: **„ODIHNEȘTE AICI INGINERUL VLADIMIR SIMU, CEL CARE ÎN VIAȚĂ N-A OBOSIT MUNCIND PENTRU ALȚII (1864-1945)”.**

Cinstindu-ne înaintașii, care au contribuit la progresul peticului nostru de pământ dobrogean dintre Dunăre și Marea Neagră, ne îndeplinim o mare datorie de onoare. Între ei, personalitatea unui mare român: **INGINERUL ARHITECT VLADIMIR SIMU!**



Din lirica marină

VIS CERNIT

Generalul Ioan Eremia (1913-2004)

Readucem în actualitate figura unui interesant scriitor dobrogean, generalul de geniu Ioan Șt. Eremia.

După participarea la cel de-al doilea război mondial, cu gradul de căpitan, a fost redactor șef al săptămânalului „Glasul Armatei”, șef al Direcției Propagandă și Agitație, șef al Casei Centrale a Armatei, comandant al Academiei Militare Politice, comandant al Comandamentului Transmisiunilor, șef al Direcției Construcții și Cazarea Trupelor și loțiitor al ministrului Forțelor Armate.

Înlăturat din funcție și din armată din motive politice la 22 noiembrie 1955, a fost arestat și condamnat la 25 de ani de muncă silnică, fiind încarcerat succesiv în penitenciarele Jilava, Râmnicu Sărat și Aiud, de unde a fost grațiat și pus în libertate în 1964.

A publicat romanele „Popa Stoica” (Editura Militară, 1971), „Neînfrânții din Țara Zimbrilor” (Editura Militară, vol.I 1986, vol.II 1987), „În triumf, prin Țarigrad” (Editura Militară, 1989), „Guliver în Țara Minciunilor” (Editura Fundației Culturale Române, 1992), „Insula Robinson” (Fundația Academia Civică, 2003) și volumul de poezii „Cântece mute” (București, 1964)

Gemea-n vis jalnic marea
Sporindu-mi întristarea.
Gemea înăbușit
Ca un martir chinuit
Gemea surd, sugrumat
Ca un viteaz săgetat.

Vântul pribeag printre stânci
Scotea suspine adânci
Cu lacrimi printre gene,
Ca Tristele ovidiene
Cu glasul îndurerat,
Ca marea exilat.

Ploaia rece și grea
Bătea în fereastra mea,
Ca să-mi aline chinul,
Așa cum bate Destinul
Cu ritm și armonie
În magica simfonie.



De ce, oare, în jurul meu,
Totul e negru și greu?
De ce, oare, crainicii mării
Vestesc clipa disperării
Șoptindu-mi tainic apoi
Că soarta-i mai tare ca noi?

TALAZURI, PLÂNGEȚI ȘI VOI

Talazuri, plângeți și voi!
Cu albele plete vălvoi,
Cu chipul încrâncenat
Și trupul cutremurat,
Cu zvon tânguios de clopot
Și vuiet de vale în clocot,

Talazuri, vă zvârcoliți!
Cu umerii dezgoliți,
Cu pieptul înspumat
Și trupul încovoiat,
Cu muget de vijelie
Și zbugium de simfonie,

Talazuri, plângeți cu mine!
În clipele astea haine,
Când trupul mi-e ca de scamă
Și sufletul se destramă,
Când mintea s-afundă-n genune
Când gerul mă răpune.

Oglinzi și transparențe

I
Bătrânul dig ce străjuiește
Oglindea 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

II
Printre mărgelile de-alge roșii,
Străfulgeră tăisuri scurte,
Gonind ca-n turme, numeroși
Puietii de pește fără s-asurde
Pe prea albastrele meduze
Cu pălării moi, grațioase,
Plecate parcă să colinde
Lumea tăcerii, sficioase...

III
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

IV
Printre oglinzile din mare
În zi de vară liniștită,
Cu transparențe 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

Liga Navală Română și colegile ei din străinătate (II)

*Cdor (r) Neculai PĂDURARIU
Membru al Consiliului Director
Național al Ligii Navale Române, șef
Departament Relații Externe*

BELGIA

SOCIETATEA REGALĂ LIGA MARITIMĂ BELGIANĂ

Fondată în 1899, este o asociație non-profit care funcționează sub înaltul patronaj al Majestății Sale Regele Belgiei. În esență, **Liga Maritimă Belgiană** este o federație de instituții și asociații care activează în domeniul naval și anume: **Academia Regală Belgiană de Marină, Colegiul Regal Maritim Belgian, Cercul Regal „G. Lecointe”, Asociația Națională a Vechilor Membri ai Forțelor Navale, Organizația non-profit „Mercator”, Cercul „Mercator”, Uniunea Piloților Navali, Uniunea Regală Belgiană a Inginerilor Navali, Prietenii Secției**



Marină a Muzeului Regal al Armatei și de Istorie Militară, Școala Superioară de Navigație, Federația Regală Belgiană de Yachting, Prietenii Muzeului Național al Marinei precum și alte organizații, fără însă a neglija formațiunile de tineret și **Componenta Marină a Apărării**. Liga mai dispune și de „Cursul de Navigație de agrement” care îi pregătește pe cei ce aspiră la brevetul de yachtman și/sau de navigator de yacht. LMB are un Secretariat General la Kapellen și un sediu Social la Bruxelles. Respectând bilingvismul țării, denumirea de LMB apare atât în franceză cât și în flamandă.

LNR a stabilit primul contact cu LMB în aprilie 2008.

BULGARIA

Liga Maritimă Populară Bulgară (Bălgarski Narodni Morski Sgovori) a fost



înființată în anul 1920 la Varna. De la 60 de membri cât avea la început, a ajuns în 1937 la circa 10.000. Având ca președinte pe regele Boris al III-lea, deviza LNB era „Prin Mare și Dunăre spre Progres”. Revista Ligii s-a numit „Morski Sgovori”. LNB a contribuit la înființarea „Institutului Științific de Cercetări asupra Mării Negre”, la construirea a șase bazine pentru învățarea înotului de către copiii din interiorul țării, precum și la organizarea mai multor tabere școlare în zona litoralului.

În prezent, există în Bulgaria un **Club al ofițerilor de marină în rezervă** (Klub Morskih Ofițerov Zapasa) și **Asociația Absolvenților Școlii Navale „Okean”**.

CANADA

Liga Navală a Canadei a fost înființată în anul 1895. Organul central de conducere („Biroul Național”) se află la Ottawa, în țară existând reprezentanțe în peste 260 de localități. Programul LNC



pentru tineret antrenează în fiecare an circa 15.000 de persoane, numărul lor continuând să crească.



documentar

În paralel cu liga Navală Canadiană, funcționează și **Asociația Regală Navală Canadiană** (Royal Canadian Naval Association). Pe lângă sprijinirea activității forțelor active și de rezervă ale Marinei Militare și ale Marinei Comerciale, **RCNA** (Royal Canadian Naval Association) se îngrijește și de ajutorarea foștilor marinari aflați în dificultate, în care scop cooperează cu diverse societăți de binefacere, între care **Fondul Regal Canadian Naval Benevol** (Royal Canadian Naval Benevolent Fund).

În prezent, se fac pregătiri pentru sărbătorirea **Centenarului Naval Canadian** (Canadian Naval Centennial) 1910-2010.

Organizarea Ligii Navale Canadiene este prezentată în schema de la pagina din dreapta.

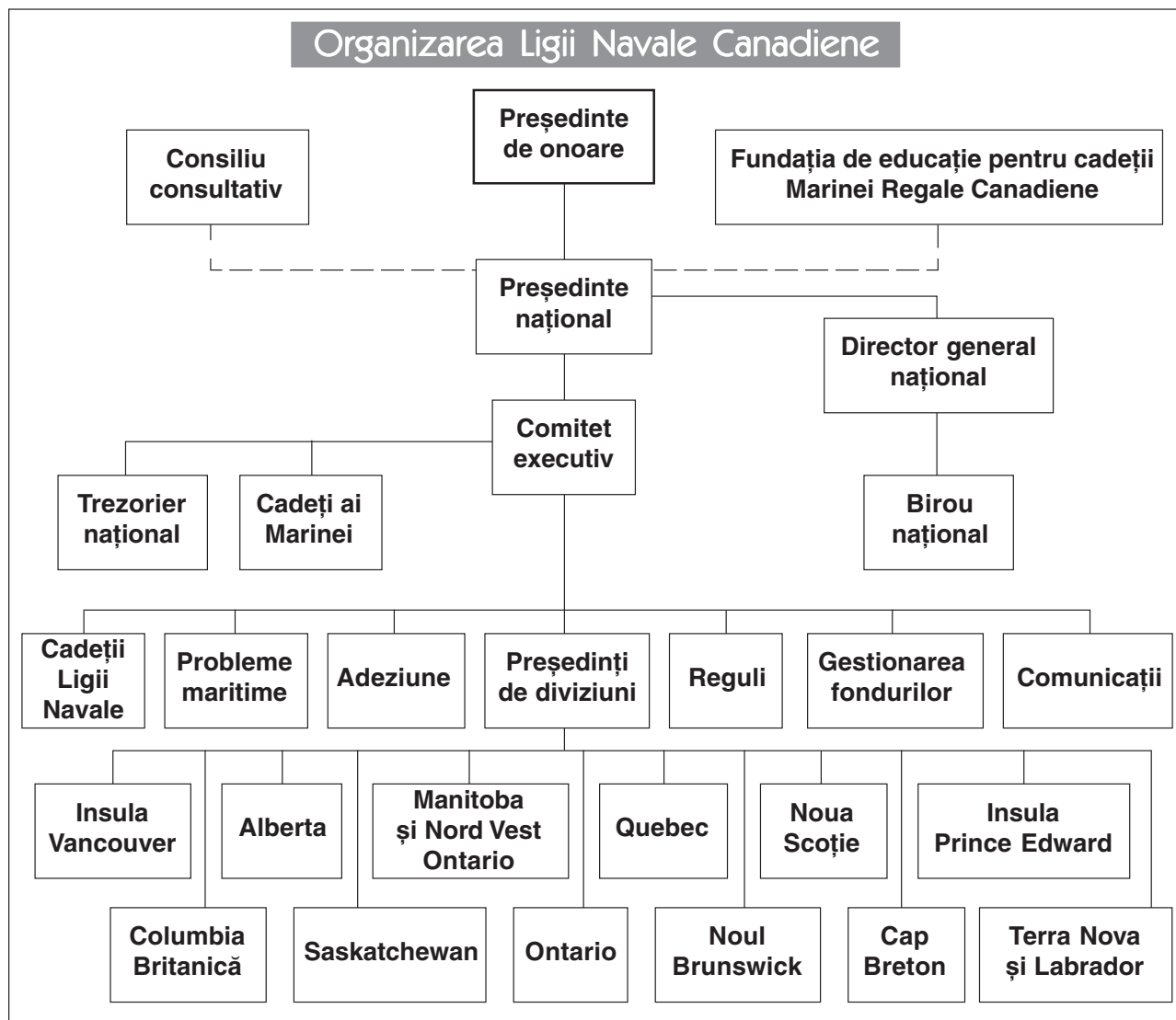
CHILE

Liga Maritimă Chiliană a fost fondată



la 21 mai 1914, personalitatea juridică fiind obținută în același an, la 14 octombrie. În 1977, în calitate de membru fondator, LMC a participat la prima **Adunare de Constituire a Federației Internaționale a Ligilor și Asociațiilor Maritime și Navale** („FIDALMAR”) care a avut loc la Madrid, președintele de atunci al LNC fiind ales ca vicepreședinte





al acestei federații.

Revista oficială a Ligii Maritime Chiliene se numește „MAR” („Marea”).

Relațiile LNR cu LMC datează din martie 2008 și se materializează într-un schimb de scrisori și publicații.

CONFEDERAȚIA MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ

S-a constituit din asociații cu profil marinăresc din Anglia, Austria, Belgia, Croația, Franța, Germania, Italia, Olanda. Între altele, Confederația organizează activități de pregătire marinărescă a tinerilor între 15 și 19-20 de ani proveniți din familiile membrilor asociațiilor respective. Una dintre activitățile de acest gen se numește **Tabăra Internațională de Vele** și se organizează anual în una din țările membre.

FEDERAȚIA INTERNAȚIONALĂ A LIGILOR ȘI ASOCIAȚIILOR MARITIME ȘI NAVALE („FIDALMAR“)

Constituită în 1977, are sediul central permanent în Spania (în localitatea Jerez de la Frontera, de lângă Cadiz) și subsedii la Buenos Aires (pe lângă Liga



Navală Argentiniană) și Washington (pe lângă Liga Navală a Statelor Unite). Funcția de președinte al „FIDALMAR” este deținută de președintele Ligii Navale Regale Spaniole (respectiv liga

care asigură sediul permanent), avându-i ca vicepreședinți pe președinții ligilor navale care găzduiesc subsediile. Adunarea Generală Ordinară a „FIDALMAR” se întrunește o dată pe an, prin rotație, în Spania, Argentina și S.U.A. sau în țara care cere să i se aprobe să organizeze această adunare. La adunările generale, în plus față de problemele Federației, se prezintă expuneri, studii și lucrări pe teme de interes general. Asemenea lucrări sunt apoi tipărite și distribuite de către „FIDALMAR” organizațiilor membre ale federației.

Actualmente, din „FIDALMAR” fac parte organizații de profil din Argentina, Brazilia, China (Taiwan), Columbia, Republica Dominicană, Mexic, Panama, Peru, Spania și Uruguay.

(va urma)

ZIUA MARINEI 2008 * ZIUA MARINEI 2008



Momentul intonării Imnului Național

În fiecare an, la 15 august, odată cu sărbătorirea Sfintei Fecioare Maria, sărbătorim și pe cei ale căror destine se împletesc cu întinderile fără odihnă ale apelor. Anul acesta, manifestările prilejuite de măreața sărbătoare au început pe data de 7 august la Palatul Cercului Militar Național din Capitală, care a găzduit „Expoziția de pictură cu tematică marină”. Muzica militară a Forțelor Navale a prezentat un concert în aer liber. A urmat apoi un simpozion cu tema „106 ani de la prima sărbătorire a Zilei Marinei Române”. La acest simpozion, deschis de șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, au fost prezentate și mesajele ministrului Apărării, șefului Statului Major General și Ligii Navale Române. Expunerile care au urmat au avut ca tematică rolul Forțelor

omagiial dedicat Zilei Marinei.

Pe 12 august, Muzeul Marinei Române, a organizat, în colaborare cu Cercul Militar, un simpozion dedicat acestei sărbători, iar pe 14 august s-a desfășurat un ceremonial militar la care au fost prezentate mesajele președintelui țării, ministrului Apărării, ministrului Transporturilor și ministrului Internelor și Reformei Administrative, șeful Statului Major General, șeful Statului Major al Forțelor Navale și a șefilor celorlalte categorii de forțe armate, mesajele Ligii Navele Române și a altor structuri asociative. Această activitate a fost urmată de un ceremonial religios și de depuneri de coroane de flori la Monumentul „Crucea Marinarilor”.

Pe data de 15 august s-au desfășurat festivitățile oficiale prilejuite de acest eveniment. Forțele Navale au fost onorate de prezența președintelui României, Traian Băsescu, a ministrului



Defilarea șalupelor rapide

Apărării, Teodor Meleșcanu, a ministrului Transporturilor, Ludovic Orban și a șefului Statului Major General amiral doctor Gheorghe Marin. Festivitățile au cuprins ceremonialul de ridicare a pavilionului și a marelui pavoaz, citirea mesajelor, slujba religioasă, depunerea ancorelor de flori în mare, sosirea zeului Neptun, exerciții tactice demonstrative ale Forțelor Navale, defilarea navelor de luptă, demonstrații de practică marinărească și navigația cu vele, retragerea zeului Neptun.

Manifestări similare au mai avut loc și în orașele Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Calafat, Oltenița, Sulina, Tulcea, Galați și Biczaz.

La mulți ani dragi marinari și bun cart înainte!



Exercițiu demonstrativ

Navale în promovarea intereselor maritime ale României, cooperarea internațională, perspective în dotarea cu nave și tehnică de luptă a Forțelor Navale, precum și repere istorice ale Zilei Marinei Române. În încheiere a avut loc un spectacol artistic.

În perioada 8-17 august Muzeul Militar Național, „Regele Ferdinand” și Muzeul Marinei Române au organizat o expoziție cu tema „Din istoria Marinei Române”, a cărei vernisaj a avut loc pe 8 august la Muzeul Militar Național.

În Garnizoana Constanța, în perioada 8-11 august, a fost organizată de către Muzeul Național Cotroceni, la bordul fregatei „Regina Maria” expoziția „Regina Maria și marea”.

Pe data de 10 august, în portul militar Constanța s-a organizat „Ziua porților deschise”, iar seara a avut loc un spectacol



Apuntarea elicopterului pe o fregată aflată în mers

ZIUA MARINEI 2008 * ZIUA MARINEI 2008

EXTRAS DIN ORDINUL MINISTRULUI APĂRĂRII, MINISTRULUI TRANSPORTURILOR ȘI MINISTRULUI INTERNELOR ȘI REFORMEI ADMINISTRATIVE PRIVIND SĂRBĂTORIREA ZILEI MARINEI ROMÂNE 15 AUGUST 2008

„Prin încărcătura emoțională, Ziua Marinei Române - sărbătoare deopotrivă a marinarilor militari și civili, a constructorilor navali și lucrătorilor portuari, ocupă un loc aparte în conștiința națională“.

Ordinul se adresează mai întâi **marinarilor militari**, arătând că „dotarea Forțelor Navale Române cu nave complet interoperabile cu structurile similare din NATO, le oferă posibilitatea de a evidenția nivelul de pregătire obținut în urma a numeroase zile de antrenament pe mare și fluviu. Participarea activă la operații navale complexe în cadrul alianței demonstrează pe deplin capacitatea operativă de care dispun în prezent Forțele Navale dar și calitatea deosebită a echipajelor.

Noi file în cartea Forțelor Navale ale României au fost scrise în ultimii trei ani prin participarea fregatelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” la Operația „Active Endeavour”, operație maritimă cu caracter permanent destinată combaterii terorismului în bazinul Mării Mediterane“.

Pentru viitor obiectivul principal va fi „consolidarea nivelului de interoperabilitate și adaptarea permanentă a structurilor la cerințele impuse de dinamica transformărilor din interiorul alianței Nord-Atlantice. România dispune de nave cu care a participat și va participa activ la îndeplinirea misiunilor ce derivă din statutul de membru NATO și al Uniunii Europene.

Participarea cu nave de luptă la Gruparea BLACKSEAFOR, ce reunește culorile tuturor statelor riverane Mării Negre, precum și prefigurarea participării la operația de securitate Black Sea Harmony, din Marea Neagră, reprezintă dorința sinceră a României de implicare în obținerea unui climat de securitate și încredere în această zonă a Europei. Misiunea internațională de menținere a păcii în Kosovo, executată începând cu februarie 2008 de către detașamentul RO FND XVI din cadrul Batalionului de infanterie marină, reliefează cu prisosință și contribuția la consolidarea securității în Balcani [...]“.

„Intrarea în organica Forțelor Navale, a Grupului de Elicoptere, a adus valențe superioare și capacități operaționale sporite pentru îndeplinirea misiunilor tactice pe mare [...]“.

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

Adresându-se **marinarilor polițiști de frontieră maritimă și fluvială**, în ordin se arată că, „având ca zonă de responsabilitate un spațiu maritim de circa 20.000 kilometri pătrați la Marea Neagră și o frontieră - pe mare, fluviu și râuri, în lungime de 2072,2 kilometri, din totalul de 3.144 kilometri, acestora le revine importanta misiune de asigurare a supravegherii și combaterii

migrației ilegale și a faptelor specifice criminalității transfrontaliere, a respectării regimului juridic al frontierei de stat și asigurarea intereselor statului român în zona de competență [...]“.

„Profesionalismul lor, pe care trebuie să-l manifeste în continuare, la aceleași cote, reprezintă însăși garanția atingerii obiectivelor, relevând o dată în plus, voința de a standardiza performanța la nivelul pe care îl circumscriu, pe de o parte, conceptul și realitatea Europei Unite, iar pe de altă parte, cadrul mai restrâns, al întăririi legăturilor dintre statele riverane Mării Negre“.

Marinarii companiilor de navigație civilă, care sunt „beneficiarii unei frumoase și bogate experiențe în conducerea și exploatarea navelor [...], în condiții de navigație deosebit de complexe, trebuie să facă dovada calităților deosebite pe care

le au navigând pe mările și oceanele lumii, pentru că numai în larg, dincolo de orizont, acolo unde se cizează caracterele, începe adevărata lor existență. Li se cere „să consacre cu consecvență și dăruire inteligența și puterea lor de muncă pentru eficientizarea activității de transport și exploatarea în siguranță a navelor și să manifeste loialitate și respect față de tricolor, oriunde s-ar afla și să facă tot ce depinde de ei pentru promovarea prestigiului României în lume“.

Adresându-se **constructorilor navali**, în Ordin se arată că „prin performanțele atinse de-a lungul anilor în construcția de nave aceștia au făcut din vapoarele românești adevărate simboluri naționale“.

Navele care ies din șantierele noastre trebuie „să răspundă permanent exigențelor economiei de piață, prin calitatea și fiabilitatea construcțiilor navale, prin adaptarea la noile cerințe impuse de competiția dintre marile șantiere navale din lume și să depună eforturi pentru a construi și repara tehnica navală la nivelul criteriilor și exigențelor impuse de standardele internaționale“.

Lucrătorii portuari, sunt cei care „deschid porțile de apă ale țării spre și dinspre lume, contribuind prin seriozitatea și profesionalismul lor la executarea de calitate a complexelor operațiuni portuare. Este necesar ca aceștia să depună eforturi pentru creșterea calității și siguranței prestațiilor și să răspundă prompt și eficient la toate solicitările și urgențele ce apar în domeniul lor de activitate“.

Cu prilejul tradiționalei sărbători a Zilei Marinei Române se adresează sincere felicitări și urări de succese. „Dumnezeu și Sfânta Maria să binecuvânteze și să ocrotească Marina Română și pe marinarii și lucrătorii săi în activitate sau pensionați“.



Demnitari în tribuna oficială

Lecții de inițiere

Navigația maritimă (V)

SISTEMUL DE NAVIGAȚIE PRIN SATELIT „NAVSTAR/GPS“ (II)

Tradus și prelucrat de comandor (r) Dan LEAHU

1.3. DESCRIERE GENERALĂ A SISTEMULUI

Determinarea distanței receptor-satelit se realizează în receptor prin procesarea semnalului emis continuu de sateliții GPS. Această distanță, numită în literatura de specialitate “pseudo-distanță” datorită erorilor specifice amintite mai sus, se poate deduce atât din (1) durata traiectului satelit-receptor al semnalului (codificat) emis de satelit, multiplicată cu viteza luminii, cât și din (2) analiza fazei semnalului. Deoarece în determinarea pseudo-distanței intervine eroarea de nesincronizare a ceasurilor receptorului și satelitului (în timp ce eroarea de refracție se elimină aproape complet prin metoda frecvențelor duale sau prin aplicarea unui model de refracție), în ecuațiile de observare intervine ca necunoscută corecția ceasului receptorului. Pentru determinarea celor 3 coordonate ale unui punct oarecare (δ, ũ, h) sau (x, y, z) vor fi necesare 4 observații simultane la tot atâția sateliții GPS (fig.4), rezultând un sistem de 4 ecuații cu 4 necunoscute, cea de-a 4-a necunoscută fiind, așa cum s-a precizat, corecția ceasului.

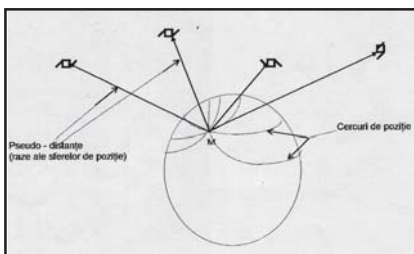


Figura 4

Principiul poziționării GPS, schițat în fig.4, este conectat la cerința fundamentală de acoperire globală, în sensul că numărul sateliților, dispunerea lor pe orbite și poziția orbitelor în spațiu asigură vizibilitatea continuă a cel puțin 4 sateliții simultan, cu o elevație de cel puțin 15°, din orice punct terestru. Fiecare pseudo-distanță măsurată la un satelit GPS generează câte o *suprafață de poziție* care mai precis este o *sferă* cu centrul în satelit și cu raza egală cu pseudo-distanța satelit-receptor.

Intersecția celor n sfere de poziție cu sfera terestră generează n *cercuri de poziție*, la a căror intersecție se va găsi punctul de stație M al receptorului GPS în care s-au măsurat *simultan* cele n pseudo-distanțe.

Așa cum am arătat mai sus sistemul GPS poate fi împărțit în trei componente fundamentale:

- 1.segmentul de control - care constituie partea terestră
- 2.segmentul spațial - care este constituit din sateliți, care gravitează în jurul pământului
- 3.segmentul utilizatorilor - coincide cu aparatele de bord ce utilizează sistemul GPS

1.Segmentul de control - cuprinde 5 stații de sol dispuse de-a lungul Ecuatorului mai mult sau mai puțin echidistante, începând cu baza aeriană de la Falcon (Colorado Springs) și continuând cu cele din Hawaii, Kwajalein (Pacificul de Sud), Diego Garcia (Oceanul Indian), și Ascension (Pacificul de Sud), fiecare având una sau mai multe funcții.

a. Stațiile de monitorizare (Monitor Station)

Toate stațiile sunt stații de monitorizare ce recepționează continuu, în mod pasiv, semnalele emise de toți sateliții, pentru a controla efemeridele și apoi pentru a anticipa orbitele lor.

Poziția unei stații este știută cu mare precizie și recepția se face utilizând receptori foarte sofisticati în comparație cu receptorii obișnuți utilizați în comerț, dotați cu ceasuri de același tip cu cele cu care sunt echipați sateliții. Fiecare stație

este dotată de asemenea, cu instrumente meteo pentru evitarea efectului troposferic asupra recepției semnalului.

De asemenea, stațiile sunt dotate cu ceasuri atomice cu cesiu și cu receptoare GPS cod – P și măsoară continuu (cu o cadență de 1.5 s) pseudo-distanțe la sateliții aflați deasupra orizontului. Din aceste măsuratori se determină pozițiile precise ale sateliților pe orbite, din 15 în 15 minute, iar aceste date se transmit stației Master. Rețeaua de stații descrisă mai sus este *rețeaua oficială de urmărire de la sol a sateliților GPS*, responsabilă de *efemerida transmisă de sateliții GPS*, precum și de *modelul de ceas atomic al sateliților*.

Există, în afara rețelei DCS, și alte rețele de urmărire a sateliților GPS, din care se amintește rețeaua CIGNET (Cooperative International GPS Network), care emite efemeride exacte GPS abia după câteva zile (spre deosebire de DCS care emite efemerida exactă și o “*injectează*” zilnic sateliților GPS).

b.Stația centrală de control (Master Control Station)

Stația de la Colorado Springs este stația principală de control (MCS).

Aceasta recepționează toate datele de la celelalte stații și le corectează după ce a determinat pentru sateliții noile efemeride și erorile ceasurilor. De asemenea controlează dispunerea sateliților care s-au distanțat excesiv de mult de la orbita nominală.

Această stație este localizată la baza aeriană Falcon, Colorado Springs, Statele Unite și colectează date de la celelalte

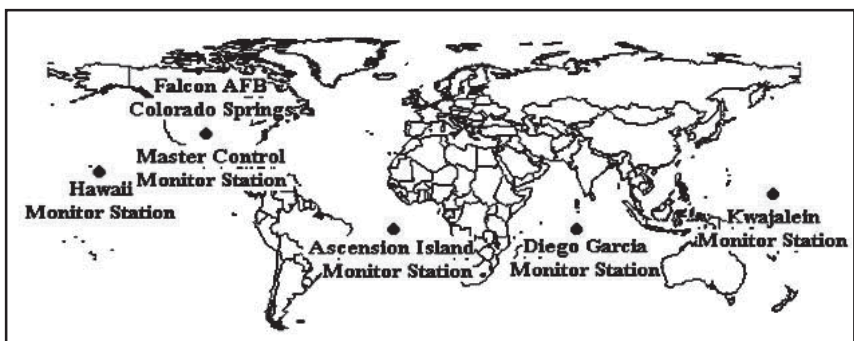


Figura 5

componente ale segmentului de control, calculează (mediază) orbitele și parametrii ceasurilor folosind un estimator (filtru) Kalman. Rezultatele sunt transmise apoi către una din stațiile de control care le emite (în banda S de frecvențe) către sateliții GPS. În consecință, stația master a segmentului de control este responsabilă de controlul și operabilitatea întregului sistem GPS.

c. Stațiile de stocare de date (Uploading stations)

Stațiile de la Kwajalein, Diego Garcia, Ascension sunt echipate cu antene în măsură să comunice cu sateliții transmițându-le acestora noile efemeride, parametrii de corecție a ceasurilor și unele date despre modelul ionosferic; din acest motiv ele căpătând denumirea de stații de stocare de date.

Noile efemeride transmise sateliților sunt la rândul lor retransmise de sateliți la utilizatori și sunt notate cu numele de "Broadcast ephemerides".

Aceste stații, în număr de 3, se găsesc localizate împreună cu stațiile de monitorizare de la Ascension, Diego Garcia, Kwajalein și constituie *legătura dintre segmentul de control și sateliții GPS*. Mai exact, aceste stații sunt constituite din o serie de antene, cu ajutorul cărora se emit către sateliții GPS, o dată pe zi, datele de efemeridă și de ceas, culese și calculate de stațiile de monitorizare și procesate de stația Master. Dacă, eventual, nici una din stațiile de control nu poate emite către sateliți GPS mesaje de "împerspătare" a efemeridei și parametrilor ceasului, atunci intră în funcțiune, în fiecare satelit GPS, un program de predicție a acestor parametri pentru următoarele 14 zile. Se prevede, într-o astfel de situație, o degradare suplimentară a poziției determinate a receptorului GPS cu până la 200 m.

2. Segmentul spațial

În configurație standard, *constelația GPS* cuprinde 24 sateliți, care satisfac necesitatea fundamentală de acoperire globală. Schema corespunzătoare prevede dispunerea sateliților pe orbite cvasi-circulare, la o altitudine de cca. 20200 km și cu o perioadă orbitală de aproximativ 12 ore siderale (781 min) și din cauza diferenței dintre timpul sideral și timpul solar, fiecare satelit răsare deasupra unui punct precis al pământului circa 4 min (+1,7sec) în fiecare zi. Pentru un observator pe suprafața terestră fiecare satelit este vizibil pentru circa cinci ore, din aceste 12 ore și datorită configurației particulare a orbitelor, în fiecare punct de pe suprafața terestră este garantată vizibilitatea a cel puțin 4 sateliți pentru 24 ore pe zi; în multe cazuri este posibilă observarea a 12 sau 13 sateliți deasupra orizontului.

Sateliții *de rezervă* utilizați în diverse etape sunt sateliții care nu emit mesaje utile, dar care sunt activați de la sol în vederea înlocuirii celor cu eventuale defecțiuni.

SATELIȚII GPS sunt vehiculele spațiale purtătoare a aparatului radioelectronice de procesare și emisie a semnalului purtător de informații către utilizatorii terestri, a ceasului atomic, a bateriilor și a echipamentului auxiliar. Echipamentul de bord permite fiecărui satelit emisia unui semnal modulată cu informațiile necesare utilizatorilor terestri pentru poziționare, precum și recepția periodică a unor mesaje provenite de la sol, conținând corecții ale elementelor orbitale, necesare determinării precise a pozițiilor ulterioare pe orbită. Echipamentul auxiliar conține, printre altele, două panouri solare cu o suprafață de 7 m² un sistem de propulsie radio-comandat de la sol, ce permite ajustarea periodică a orbitei afectate de perturbații. Se cunosc următoarele clase de sateliți GPS:

1. **Block I** - Este prima categorie de sateliți, utilizați în perioada 1978 - 1985.

Sateliții cântăresc 845 kg și, cu excepția unui singur eșec (în 1981), toate cele 11 plasări pe orbite au reușit. Disponibilitatea acestor sateliți pe 3 plane orbitale înclinate cu 63° față de planul ecuatorului nu a realizat acoperirea globală dorită, dar a corespuns necesităților din faza de testare a sistemului. De asemenea, trebuie remarcat faptul că ambele frecvențe purtătoare ale mesajului emis de satelit erau necodificate, deci accesibile oricărui utilizator civil și militar.

2. **Block II** - S-au construit 28 de sateliți din această clasă, iar fiecare satelit cântărește 1500 kg și costă în medie 50 milioane \$. Durata medie de viață proiectată a sateliților este de 6 ani, dar se așteaptă ca aceștia să se mențină în stare de funcționare până la 10 ani (funcție de calitățile acumulatorilor). Diferența majoră dintre sateliții GPS Block I și Block II este aceea că ambele frecvențe purtătoare ale mesajului emis de sateliții Block II sunt modulate cu un cod pseudo-aleator, numit cod - P, ceea ce face imposibil accesul utilizatorilor civili la ambele frecvențe purtătoare ale mesajului emis de sateliți.

3. **Block IIR** - Sunt sateliții ce vor înlocui generația actuală de sateliți GPS din clasa Block II.

Această clasă de sateliți GPS este superioară tehnologic clasei Block II, prin introducerea a doi maseri cu hidrogen în locul ceasurilor atomice cu rubidiu 133, precum și prin introducerea posibilității de comunicație inter-satelitară, cu efect direct în optimizarea determinării precise a orbitelor sateliților. Acești sateliți cântăresc 2000 kg, iar prețul de fabricație este redus la jumătatea celui al sateliților Block II. Este planificată lansarea acestor sateliți pe orbite cu ajutorul unei nave spațiale, capabilă să transporte 3 sateliți.

(va urma)

Stimați cititori,

Am fost întrebat de mai multe persoane „de ce un minicurs de cinematică?” Nu am răspuns că „dacă se defectează calculatorul sau GPS-ul“ ci am răspuns că, din mândrie profesională un ofițer de marină, mai ales militară, trebuie să cunoască și cinematica navală, rezolvările grafice, adică să știe să lucreze direct pe hartă, numai cu creionul, compasul și echererele. Astfel i se dezvoltă gândirea, apreciază mai bine situația pe mare, uneori putând lua hotărâri rapide, chiar și înainte de a trasa o linie pe hartă. Dar pentru asta trebuie să navigi pe mare nu pe internet!

Cinematica navală nu am descoperit-o eu, așa că în întocmirea acestei sinteze am folosit manualul scris de contraamiralul Gheorghe Anghelescu, căpitanul de rangul I Constantin Popa și căpitanul de rangul I Gheorghe Grosu,

precum și caietul meu de notițe întocmit în anul II din Școala Superioară de Ofițeri de Marină la cursul de Cinematică navală condus de căpitanul de rangul II Mihai Iordan, pentru care am toată considerația.

Întrucât cu acest curs mă adresez ofițerilor de marină înseamnă că aceștia nu sunt novici în navigație și știu să folosească compasul și echererele. Ca atare nu am făcut nici un fel de considerații teoretice, ci am prezentat numai algoritmi de rezolvare.

Dacă cititorii vor avea alte propuneri, chiar și publicarea unor probleme spre rezolvare, le voi îndeplini dorințele. Aștept propuneri de la dumneavoastră, chiar și corectarea unor greșeli de editare.

Vă mulțumesc,
comandor (r) Dan LEAHU

O circumtera regală (VII)

Ing. Dan STROESCU

27 iulie - 11 septembrie 1920. Călătorie pe ruta pacifică Yokohama-San Francisco și pe ruta atlantică New York-Calais.

„KOREA MARU” era un luxos pachebot de 22.000 TRB care putea dezvolta o viteză de croazieră de 15 Nd cu ajutorul a două elici. Lungimea navei era de 190 m, iar lățimea de 21 m. Înălțimea de construcție a navei era de 14 m și avea patru punți. Nava a fost construită de Compania „DRY-DOCK” din New-York și era dotată cu cele mai performante mijloace de navigație din epocă. Corpul vasului era astfel construit și compartimentat, încât în caz de abordaj și producerea unei spărturi, compartimentul inundat putea fi izolat de restul navei, aceasta putându-și continua călătoria fără să se scufunde.

Întregul personal și echipajul vasului era japonez.

Pachebotul dispunea de cabine de locuit și restaurante pentru trei clase de călători. Pe puntea superioară - puntea de promenadă - se aflau diferite saloane de muzică, bibliotecă, saloane pentru fumători, baruri etc., toate frumos mobilate. Nava dispunea de 18 bărci de salvare, câte 9 bărci în fiecare bord. Fiecare barcă avea o capacitate de 60 persoane.

Încă din prima zi, „KOREA MARU” a avut de înfruntat un vânt puternic care montase suprafața Oceanului Pacific, ridicând valuri cu crestele înspumate. Vaporul se balansa într-un tangaj lung și pronunțat. În rândul călătorilor și-a făcut apariția râul de mare.

În ziua de 29 iulie 1920, călătorilor li s-a împărțit primul număr al unei gazete editată la bord și care cuprindea știri din toată lumea preluate telegrafic. A doua zi, vântul a căzut, iar valurile au dispărut.

La bord se desfășoară activități zilnice care fac ca timpul să treacă ușor: jocuri pentru copii, serate urmate de dans, proiectări de filme, întreceri sportive, etc.

Marți 3 august. Pe cer se adună nori negri iar vântul bate cu putere. Oceanul se montează și se ridică valuri amenințătoare. La ora 20 și 45 minute, nava trece meridianul de 180° și se dă data înapoi cu o zi, care devine luni 2 august.

Miercuri 4 august - vântul se întetește iar nava tanghează puternic. La ora 10 dimineața, la orizont apare o stâncă, o insuliță singurică locuită numai de păsări

Continuăm publicarea relatărilor începute în nr. 54 despre periplul în jurul lumii din anul 1920, al unei solii având în frunte pe A.S.R. Principele Carol - viitorul suveran Carol al II-lea, cu misiunea de a face cunoscută România pe meridianele planetei.

Aceste relatări sunt preluate din lucrarea în șapte volume a generalului Găvănescu „Din suita princiară” (n.r.)

marine. I se spune „Insula Păsărilor”. Pe insulă se află un far. Când nava dublează insula, sute de păsări o încadrează din zbor făcând un zgomot specific. Spre seară, vântul a mai căzut iar valurile au scăzut mult.

În dimineața zilei de 5 august „KOREA MARU” a ajuns în rada portului Honolulu din arhipelagul Hawaii, unde aruncă ancora. La ora 7, sosește la bord o șalupă cu autoritățile sanitare ale portului pentru inspecția medicală a pasagerilor după care nava se apropie încet de cheul de acostare unde pasagerii debarcă pentru vizitarea orașului.

cheu. Cu ajutorul a două remorchere începe manevra de întoarcere cu prova spre ieșirea portului. Nava pune prova spre San-Francisco, trecând printre două insule ale arhipelagului. Vântul suflă cu putere, nava tanghează cu benzi mari iar valurile se ridică amenințător. Temperatura s-a răcit simțitor iar printre călători își face apariția râul de mare.

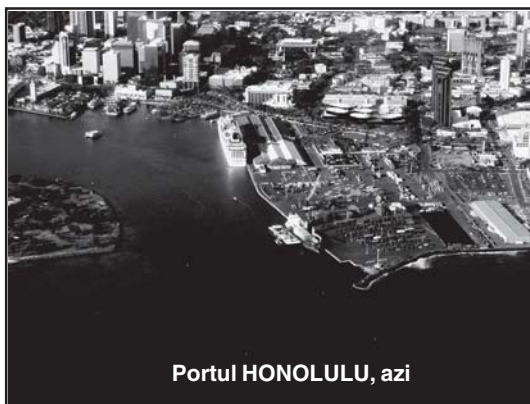
Miercuri 11 august, într-o procesiune solemnă, Prințul Carol decorează pe comandantul japonez al navei cu ordinul „Steaua României” în grad de cavalier. Spre seară, pe mare s-a lăsat o ceață groasă, reducând vizibilitatea aproape total. Vaporul își micșorează mult viteza și dă din minut în minut semnale de atenție din sireună. A doua zi, la ora 7 și 30 minute, soarele reușește să rupă vâlul de ceață, permițând comandantului să determine punctul navei.

„KOREA MARU” se afla aproape de intrarea în portul San-Francisco. Se corectează drumul cu câteva grade, nava deplasându-se încet, în timp ce sute de păsări marine, pescăruși și cormorani zboară în jurul ei. Organele sanitare ale portului își fac prezența la bord și controlează starea de sănătate a călătorilor. La ora 9 și 30 minute, sosește la bord pilotul și nava

se deplasează încet spre cheul de acostare. Un hidroavion poștal amerizează în preajma vasului de unde preia corespondența, după care își reia zborul. Circulația în port este foarte intensă. La ora 10 și 30 minute, „KOREA MARU” acostează, lipindu-se de cheu cu bordul babord.

Prințul Carol și întreaga misiune română debarcă pe pământul american al Californiei.

Canalul prin care nava „KOREA MARU” a pătruns în marea golf SAN-FRANCISCO poartă denumirea de „Poarta de Aur”. Canalul are o lungime de 6 km și o lățime de cca 2 km de la est la vest. Golful San-Francisco are aspectul unui lac enorm cu o lungime de la nord la sud de circa 200 km și lat de 15-20 km de la est la vest. Adâncimea medie a apei variază între 80 m și câteva sute de metri. Din acest punct de vedere, golful reprezintă un adăpost ideal pentru orice tip de navă, fiind închis de munți ce merg paralela cu coasta



Portul HONOLULU, azi

Insula are o vegetație luxuriantă iar clima este ideală, o primăvară veșnică cu temperaturi între 25 și 35°C tot timpul anului.

La ora 12 și 30 minute misiunea română se întoarce la bord unde servește dejunul. La ora 17 se pleacă din nou în oraș și se face o plimbare pe coasta oceanului unde plajele erau pline de oameni. De la o înălțime stâncoasă se puteau admira valurile ce veneau năvalnic din larg cu furie, valuri mari care izbindu-se de țărni se pulverizau în sute de curcubeie. În larg, se disting tineri și tinere, băieți și fete, localnici, în costume de baie, care cu ajutorul unor planșete din lemn lungi de circa 2 m și late de 30-40 cm, pe care stăteau în picioare, erau împinși de val spre țărni, fără să se răstoarne. Acest sport numit „Surfing” este foarte răspândit în aceste locuri, tinerii îl practică de mici copii și ajung la o adevărată măiestrie.

Joi 6 august la ora 11, „KOREA MARU” dă semnalul de plecare, dezlipindu-se de

oceanului. Având o așezare considerată din acest punct de vedere strategică, San-Francisco reprezenta la acea dată cel mai puternic port militar de pe coasta de vest a Statelor Unite, aici aflându-se o puternică bază a marinei militare americane.

În timpul vizitării orașului, misiunea română a mers și în marele parc al „Porții de Aur” care era o imensă grădină.

În interiorul acestui parc, pe un soclu de stâncă era expusă corabia „GJOA” cu care celebrul navigator și explorator polar norvegian Roald Amundsen a străbătut pentru prima dată „pasajul” de nord vest, deschizând un nou drum între oceanele Atlantic și Pacific.

Nava „GJOA” a fost dăruită la 16 iunie 1909 orașului San-Francisco de către căpitanul Amundsen și de statul norvegian. Corabia a fost construită în Norvegia în anul 1872 și avea o lungime de 70 picioare, lățimea de 20 picioare și un tonaj de 47 tone.

În parcul central al orașului se înalță un impunător monument comemorativ, având în vârf statuia zeiței Victoria. Monumentul este dedicat victoriei raportate de amiralul DELWEY, în bătălia navală de la Manila asupra flotei spaniole și a fost ridicat de locuitorii orașului San-Francisco în amintirea acestui eveniment. Pe margini, monumentul este decorat cu plăci metalice în care se vorbește de meritele comandantului și de eroismul marinarilor. Sunt pomenite, de asemenea, numele tuturor navelor care au luat parte la luptă.

Vineri 13 august, la ora 9 și 40 minute, misiunea română se îmbarcă pe un vapor local propulsat cu zburătoare cu care se traversează golful San-Francisco până pe coasta de răsărit a acestuia, în portul militar OAKLAND.

La cheul de acostare era staționat un tren oficial cu care misiunea română s-a

deplasat la PORTLAND, oraș pe coasta Pacificului, unde ajunge duminică 15 august, la ora 11 și 30 minute.

Cu trenul oficial s-a continuat călătoria traversării continentului și teritoriului american de la vest spre est.

Joi 19 august, trenul sosește la CHICAGO-1 iar sâmbătă, 21 august misiunea română sosește la CLEVELAND unde se află cea mai mare comunitate de români din America.

Duminică dimineața - 22 august, trenul oficial sosește la BUFFALO unde misiunea română vizitează celebra cascadă NIAGARA de pe marile lacuri de la frontiera canadiană. Apa venită din lacul ONTARIO se prăvălește de la o înălțime de 70-80 m cu un urlet înfricoșător. Cascada are forma unei potcoave. Spectacolul este impresionant. Din toate părțile potcoavei se prăvălesc circa 20 milioane m³/min.

Pe 23 august 1920, trenul special cu misiunea română pleacă din Buffalo spre New-York. În jurul orei prânzului, misiunea se ambarcă pe marele transatlantic „AQUITANIA”. Nava aparținea companiei de vapoare CUNARD. Cu acest pachebot, traversând Atlanticul, se va reveni în Europa. La ora 16 și 40 minute, nava se desprinde de cheu. Până la ieșirea din bazinul portuar, „AQUITANIA” trece pe lângă sutele de nave ancorate în danele marelui port, sau încrucișează cu altele aflate în marș. Este un furnicar de vapoare.

„AQUITANIA” dublează celebra statuie a LIBERTĂȚII, apoi încrucișează cu pachebotul „MAURITANIA” de 25.000 TRB, navă geamănă cu aceasta și aparținând aceleiași companii de navigație, ce venea din Europa și intra pe fluviul HUDSON. Intrată în ocean, „AQUITANIA” pune mașinile pe drum spre

170 m de cheu de lemn, un dig de apărare de 200 m și o suprafață de apă adăpostită de 4 ha, avem acum un port modern cu 2994 m diguri de închidere pentru adăpostirea basinurilor; 4.622 m cheiuri în exploatare; 60 ha suprafața basinurilor interne cu fund de 8,20 m și 9,10 m și 14 ha suprafața anteportului, cum și o platformă, recâștigată în cea mai mare parte în mare, cu o suprafață de 130 ha., ceea ce dă mari posibilități de dezvoltare viitoare a portului.

Traficului portului - cantitatea de mărfuri îmbarcate și debarcate - a atins în 1927, 2.030.103 tone metrice, iar capacitatea de trafic a portului în incinta actuală, când vor fi terminate toate amenajările, poate merge până la 6.000.000 tone metrice anual.

¹ Extras al studiului cu acest titlu din lucrarea „Cincizeci de ani de viață românească”, Constanța, 1928

CHERBOURG. Oceanul este ca o oglindă, foarte liniștit.

Luni 30 august, oceanul se montează. Valurile cresc și se lovesc între ele având spume albe pe creste. Nava le înfruntă cu curaj, mergând liniștită, neținând seama de ele. Aceasta se datorează instalației de giroscop și chilelor de ruluu cu care este dotată. Vântul se menține cu o intensitate constantă.

„AQUITANIA” străbate Atlanticul navigând cu vântul din pupa.

În dimineața zilei de 3 septembrie, pe mare s-a lăsat o ceață groasă încât pachebotul a fost nevoit să stopeze mașinile și să dea semnale cu sirena din minut în minut. Această situație nu a durat mult, ceața a început să se ridice și vaporul și-a reluat cursa. În jurul orei 10, „AQUITANIA” a intrat în Canalul Mânecii unde era o circulație foarte intensă. În ambele borduri, se întâlnesc zeci de nave. Pe la ora 12 se zărește coasta Franței. În apropiere de Cherbourg, sosește la bord pilotul portului care conduce nava în radă unde oprește și ancorează. Două remorhere mari acostează la pachebot, câte unul în fiecare bord și preiau bagajele și pasagerii care rămân în Franța.

La ora 17 „AQUITANIA” ridică ancora luând drum spre Anglia. Nava sosește în rada portului SOUTHAMPTON la ora 23 și 30 minute unde fundarisește ancora. A doua zi dimineață, misiunea română e preluată de un vapor și debarcată la cheul portului, de unde ia trenul spre Londra. Prințul Carol face o vizită matusii sale, principesa BEATRICE, sora mamei sale regina Maria. Ceilalți membri ai misiunii vizitează orașul.

Vineri, 10 septembrie, membrii misiunii se întâlnesc cu comandorul Bălănescu (viitorul amiral) sosit la Londra pentru a purta tratative cu partea engleză în vederea încheierii unei convenții navale. Acesta îl informează pe Prinț că la Constanța a început să funcționeze escadrila de hidroaviație.

Sâmbătă, 11 septembrie, misiunea română pleacă cu un tren din Londra până la DOVER, unde se ambarcă pe un vapor. La ora 13 și 30 minute, nava ridică ancora și traversează Canalul Mânecii până în portul francez CALAIS. Traversarea a durat o oră. De aici, cu trenul prin Paris, prin Elveția și Serbia.

Luni, 20 septembrie 1920, misiunea română sosește în țară.

Bibliografie:

1. General Găvănescu, *Ocolul pământului în 7 luni și o zi*.
2. N.M. Condeescu, *Peste mări și țări*, 1993. Fundația „Principele Carol”.
3. General Găvănescu, *Din suita princiară*.

Evoluția portului Constanța¹

În prima parte a studiului se prezintă istoricul construirii portului pe etape, cu sublinierea perioadei când lucrările au fost executate sub conducerea lui Anghel Saligny „După zece ani de lucru, la 27 Septembrie 1909, s'a inaugurat cu mare solemnitate de către Regele Carol I, terminarea părților celor mai importante ale lucrărilor de apă și ale instalațiilor de export, când s'a pus în funcțiune prima magazie cu silozuri.

În acea zi Regele Carol I, apăsând pe un buton, a pus în mișcare instalațiile magaziei cu silozuri, care au început să predea cereale la vaporul «Iași» al S.M.R. acostat în acest scop la cheiul silozurilor și care a fost primul vapor încărcat cu nouile mijloace de export [...].

În locul micului port găsit în 1878, cu

Semnale editoriale



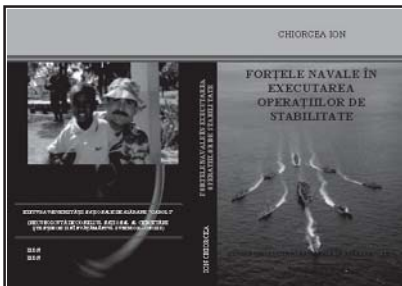
Institutul pentru Studii Politice de Apărare și Istorie Militară din București, prin echipa formată din dr. Mihail E. Ionescu (autor și coordonator), Șerban L. Pavelescu, Șerban F. Cioculescu, Cristina Romila și Alexandru Voicu, ne propune o nouă lucrare de mare actualitate. Este vorba de „REGIUNEA EXTINSĂ A MĂRII NEGRE. CONCEPT, EVOLUȚIE, PERSPECTIVE”, apărută în



2007 la prestigioasa Editură Militară. Din sumar, vă semnalăm studiile din volumul I: „Regiunea Extinsă a Mării Negre: privire istorică și dinamici contemporane”, „Considerații asupra conceptului de Regiune Extinsă a Mării Negre”, „Coridoarele energetice în Regiunea Extinsă a Mării Negre - tendințe și mize strategice”, respectiv „NATO și UE, furnizori de securitate în Regiunea Extinsă a Mării Negre. Perspective asupra unei abordări euroatlantice regionale” și „Privire de ansamblu asupra Regiunii Extinse a Mării Negre. Evoluții politice și instituționale”, din volumul al II-lea.



Căpitan-comandorul dr. Ion Chiorcea a publicat în 2006 la Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I” lucrarea „FORȚELE NAVALE ÎN EXECUTAREA OPERAȚIILOR DE STABILITATE”. Din sumar: „Apariția și evoluția conceptului de operații de stabilitate. Principalele caracteristici și tipuri de operații de stabilitate”, „Operații maritime de



stabilitate la care Forțele Navale ale României pot acționa independent sau

pot avea rolul principal” și „Participarea Forțelor Navale ale României în cadrul operațiilor maritime multinaționale de stabilitate, pentru acordarea asistenței și sprijinului altor structuri”.



Căpitan-comandorul dr. Ion Chiorcea și contraamiralul de flotilă în rezervă prof. univ. dr. Marius Hanganu au publicat în 2007, la Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, lucrarea „CONDUCEREA ACȚIUNILOR FORȚELOR NAVALE ÎN OPERAȚIILE DE STABILITATE”. Autorii detaliază problemele privind „Planificarea, comanda și controlul



operațiilor maritime de stabilitate”, precum și „Particularități privind planificarea și executarea sprijinului logistic al Forțelor Navale pe timpul operațiilor de stabilitate”.



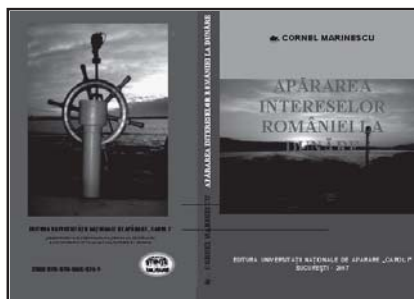
Contraamiralul de flotilă în rezervă prof. univ. dr. Marius Hanganu, căpitan-comandorul dr. Cornel Marinescu și căpitan-comandorul dr. Ion Chiorcea sunt autorii lucrării „INTERESELE ROMÂNIEI LA DUNĂRE ȘI MAREA NEAGRĂ”, apărută în



2007 la Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”. Cei trei reputați universitari marinari argumentează științific problemele care privesc „Interesele României la Dunăre”, „Interesele României la Marea Neagră” și „Proiecția puterii navale”.



Căpitan-comandorul dr. Cornel Marinescu a publicat în 2007, la Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, lucrarea „APĂRAREA INTERESELE ROMÂNIEI LA DUNĂRE”. În cuprinsul



acestui interesant instrument de lucru pentru politicieni, specialiști, analiști politici și cercetători sunt tratate teme specifice geopoliticii actuale a spațiului sud-estic european precum „Dunărea - factor economic de unitate regională și spațiu de interes pentru țările europene”, „Interesele României la Dunăre și în plan regional”, „Prevenirea și gestionarea situațiilor de criză în zona fluvială” și „Acțiunile forțelor navale pentru gestionarea situațiilor de criză și război”.



Tudose Tatu a publicat la Galați „ISTORIA TRUDITĂ A FABRICILOR UITATE”, o lucrare cu caracter monografic, amplă și minuțios documentată. Așa cum subliniază în „Cuvânt Înainte” prof. univ. dr. Ovidiu Nicolescu, „Lucrarea prezintă evoluția mișcării patronale a întreprinderilor mici și mijlocii din județul Galați și, pe axa tradiție-actualitate, realizează cu succes bilanțul celor 15 ani de activitate, de la data înființării Patronatului Întreprinderilor Mici și Mijlocii Galați și până în prezent, cu rezultatele înregistrate în această perioadă la nivel național și internațional”.



Din noianul de bresle, meșteșuguri și îndeletniciri locale, rețin atenția subcapitolele „Meșterii corăbieri, prima industrie de tradiție a orașului” (p. 30-51),

Semnale editoriale

„1836-1841-1845-1848 - Orașul Porto-Franco” (p. 69-79), „1879-1862 - Arsenalul Marinei, un stabiliment de marcă al urbei, cu începuturi grele ...” (p. 237-239), „1883 - Marea nenorocire a gălățenilor, suprimarea regimului de porto-franco” (p. 260-264), „1893 - uzina turnătorie «Gh. Fernic» de pe strada cu un cireș sau Cereș, nr. 35” (p. 324-329), „1897-1904 - Șantierul Naval Galați, simbolul orașului, ctitoria industrială a inginerului Fernic” (p. 373-396) ș.a.



După „Carnet ‘43” (Editura „Universul”, București, 1943), carte interzisă în perioada 1946-1947, „Carnet ‘93” (Editura „Universul”, București, 1994), „Imagini Nord Atlantice” (Tipografia FED, București, 1998), „Între Capul Nord și Tropical Capricornului” (Editura Rao, 2001) și „Old Globe Tracker” (Editura „Monitorul Oficial”, București, 2004), neobositul octogenar Dan Brătescu, fost reporter de război al ziarului „Universul” în perioada 1943-1945, ne adresează o nouă provocare la o ... croazieră „ÎNTRE MERIDIANE ȘI PARALELE” (Editura Aldo Press, București, 2008). Iată și coordonatele celui mai recent periplu reportericesc al



autorului: Irlanda, Malta, Polinezia Franceză, Londra, Tenerife, Cipru, Florida, Serbia, Muntenegru, Croația, Ungaria, Islanda, Letonia, Lituania, Alaska, Peru, Chile și America de Sud. Așteptăm cu interes și preconizata antologie a călătoriilor domniei sale în jurul lumii.



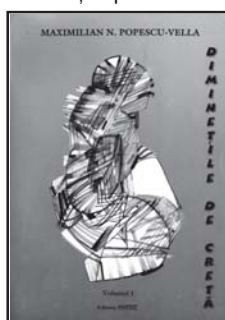
În 2006, la Editura Sinteze din Galați a apărut volumul I din „COȘAVA SAU POVESTIRI MARINĂ-REȘTI”, semnat de Maximilian Popescu-Vella, „un modest omagiu adus marinarii români de pretutindeni oameni obișnuiți, atașați de nobila lor profesiune”. Diverse întâmplări hazlii, amintiri, scene de viață portuară și nu numai și portrete de



marinari de care Navigația Fluvială Română poate fi mândră, precum Barbăneagră Slava, Grui, Cerbu Andulescu ori Păcui, fac deliciu acestui volum de debut literar al unui cronicar neobosit al Dunării.



În 2007, același reputat publicist Maximilian N. Popescu-Vella a publicat la Editura Sinteze volumul I din „DIMINEȚILE DE CRETĂ”, despre care Carmen



Racoviță spune în Prefață că „își justifică din plin statutul său de carte de re-constituire a înti-mității sociale a unei epoci și a unui spațiu geografic”. Între roman și document, volumul re creează universul autentic și original al mediului portuar de la Dunărea de Jos, Galațiul fiind, din acest punct de vedere, unic și inconfundabil sub toate aspectele sale știute și neștiute.



Trecut în neființă în luna iulie 2008, comandorul în retragere Nicolae C. Petrescu a lăsat sub tipar o ultimă și poate cea mai bine documentată lucrare a sa „MARINA ROMÂNĂ ÎN RĂZBOIUL ANTISOVIETIC. Submarine, vedete torpiloare, canoniere, torpiloare, baraje de mine, Comandamentul Portului și Zonei Constanța, remorcher, dragoare și hidroaviația, comandanți”. Apărut la Editura și Tipografia Europroduct din Pitești, volumul a fost lansat în

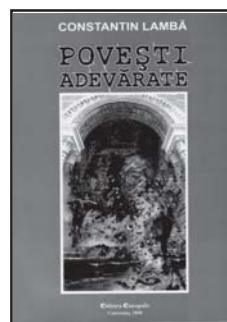


memoria sâmbătă, 26 iulie 2008, de Ziua Arhivelor Militare, la sesiunea de comunicări științifice organizată cu acest prilej de Serviciul Istoric al Armatei și Centrul de Cercetare și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești, la sediul acestuia din Trivale, acolo unde fostul director al Muzeului Marinei Române a cercetat asiduu, până în ultimele clipe ale vieții sale, fondurile arhivistice ale Marinei.



Cunoscutul publicist Constantin Lambă, fost redactor militar la „Flota Patriei”, corpondent principal al Radiodifuziunii Române în Dobrogea, în perioada 1962-2006, a editat a treia sa carte intitulată „POVEȘTI ADEVĂRATE”, editura Europolis, Constanța, 2008.

Scrise cu talent, povestirile suscită interesul cititorilor. Pentru leneriști cităm din cuprins: „La mal de mare”, „Marinar pe urmele lui Bălcescu”, „Un om al portului”, „Oameni, fapte, întâmplări pe Canalul Dunăre - Marea Neagră”, „Întâmplări la pescuit”.



În editura Ex Ponto a văzut lumina tiparului lucrarea „CANALUL DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ. ÎNTRE ISTORIE, ACTUALITATE ȘI PERSPECTIVE”, sub egida Universității „Ovidius” Constanța și a Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” S.A.

Coordonatorii cărții sunt prof. univ. dr. Valentin Ciorbea și drd. Ovidiu Sorin Cupșa. Volumul este dedicat împlinirii a 130 de ani de la revenirea Dobrogei la România (noiembrie 1878-noiembrie 2008).


Lucrarea are patru secțiuni: canalul în lumina istoriei, canalul - actualitate și perspective, canalul în mărturia documentelor și canalul în repere bibliografice.

Autorii studiului sunt personalități prestigioase printre care și conducătorul colectivului de proiectare a canalului ing. Chiriac Avădanei, de la IPTANA.


Rubrică realizată de comandorul dr. Marian MOȘNEAGU






 **Colocviu național** - În perioada 26-27 ianuarie 2008, a avut loc la Galați Colocviul Național cu participare internațională „Protecția ecologică a apelor navigabile”, ediția a XV-a.


Organizatori au fost: Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, Administrația Porturilor Dunării Maritime Galați (director general Carmen Costache), Administrația Porturilor Maritime Constanța (director general Constantin Matei), Administrația Porturilor Dunării Fluviale Giurgiu (director general Gheorghe Spoială), Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” Constanța (director general Simion Nicolaev), Administrația Canalelor Navigabile Constanța (director general Sorin Ovidiu Cupșa).

 **Ziua Mondială a Apei** - În ziua de 22 martie 2008, cu prilejul Zilei Mondiale a Apei, Administrația Națională Apele Române, Direcția Dobrogea-Litoral a organizat simpozionul „Să păstrăm apele curate”.

De la LNR au participat dr. Ioan Porumb și cam (r) George Petre. Acesta din urmă a prezentat un referat despre preocupările LNR și ale revistei „Marea Noastră” în domeniul ecologiei apelor navigabile.


 **Conferință internațională** - În perioada 15-18 mai 2008 a avut loc la Mamaia Conferința internațională „Management and Sustainable Maritime Development” sub egida organizației Balkan Environmental Association (BENA), în organizarea Primăriei municipiului Constanța și a Complexului Muzeal de Științe Naturale Constanța.

Coorganizator a fost Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Maritimă „Grigore Antipa” din Constanța.

 **Simpozion științific** - La sediul Bibliotecii Asociației Generale a Inginerilor din România – AGIR – din Calea Victoriei, a avut loc, la 20 iunie 2008, simpozionul despre proiectul „Incurajarea preluării intermodale a mărfurilor la transportul fluvial și descongestionarea coridoarelor de transport prin sporirea intermodalității Dunării” – IM7 Danube.


Moderatorul simpozionului a fost dl.ing. Ioan Cuncev, vicepreședinte al Ligii Navale Române. De la LNR au participat domnii: cam (r) ing Ioan Chiril, cam (r) Ion Boian,

cdor (r) Florea Ionescu, cdor (r) Dănuț Toader, col (r) Nicu Mușuroi, ing. Sergiu Filipescu și ing. Ilarion Barbu, .

 **Pelerinaj** - De ziua sfinților Petru și Pavel un grup de marinari și aviatori, au participat la pelerinajul anual de la Mănăstirea „Dintr-un Lemn”, paraclis al aviatorilor și marinarilor, ctitorit de fostul ministru al Aerului și Marinei, general Paul Teodorescu.


 **Conferință internațională la Odessa** - În zilele de 24-26 iulie 2008 a avut loc la Odessa Conferința internațională a experților în domeniul securității navigației și ecologiei în context transfrontalier în bazinul Mării Negre, la care au participat și specialiști delegați din România: dr. ing. Constantin Bondar și domnii Liviu Dumitru, Constantin Olteanu (ANR), Silviu Matei, Dumitru Dorogan, dr. Cristina Sandu.

Aici s-au dezbătut probleme ce privesc interesele țărilor riverane la Marea Neagră, inclusiv cele care privesc urmările de ordin hidrotehnic și ecologic în urma construcției canalului Bâstroe.


 **Lupta est-vest se mută la Marea Neagră?** - În regiunea Mării Negre, unde sunt riverane 7 state, anul 2008 ar putea fi perceput ca o întoarcere la Războiul Rece, se relevă într-o analiză publicată la începutul anului 2008 de publicația canadiană „The Globe and Mail”.

Date fiind reacțiile Moscovei la extinderea NATO în această regiune și la instalarea bazelor americane în România și Bulgaria, țări care sunt membre ale Uniunii Europene, precum și conflictele înghețate „gata să erupă”, analiza cotidianului canadian, trage concluzia că în zona Mării Negre de acum „mocnește un conflict de rău augur”, implicând aici cele două puteri nucleare din timpul Războiului Rece.


 **Fondul European pentru Pescuit (FEP)** - Acest fond reprezintă instrumentul financiar prin care, în U.E. este implementată Politica Comună a Pescuitului, având ca principale obiective asigurarea echilibrului între resursele existente și exploatarea acestora, întărirea competitivității sectorului piscicol și dezvoltarea/modernizarea zonelor și utilităților pescărești.


 **Litoralul românesc va „înghiți” 300 de milioane de euro** - Refacerea litoralului și stoparea eroziunii costiere


vor scoate din buzunarele investitorilor români și japonezi în jur de 316 milioane de euro, în perioada 2007-2020, transmite NewsIn. Această sumă reprezintă necesarul pentru toate locurile identificate, adică Eforie Sud, Eforie Nord, Mamaia și Tomis.

 **U.S.S. „TEXAS”** - Pentagonul a decis ca noul submarin USS „Texas” să fie folosit în misiunile de război împotriva terorismului. Cu un deplasament de 7.800 tone și o lungime de peste 120 metri, U.S.S. „Texas” a fost proiectat pentru efectuarea de operațiuni secrete, în teritoriul inamic, putând duce nouă comandouri dotate cu armament sofisticat „HI-TECH”.


FORȚELE NAVALE EVENIMENTE

 **Simpozion la Muzeul Marinei Române** - Pe data de 7 aprilie 2008 Muzeul Marinei Române a organizat un Simpozion cu tema „1918-2008, 90 de ani de la unirea Basarabiei cu România”.


 **Aniversare** - Pe 8 aprilie 2008 Secția 335 Logistică Mangalia a sărbătorit 25 de ani de la înființare, LA MULȚI ANI și din partea noastră.

 **Depunerea jurământului militar** - Pe 25 aprilie 2008 la Centrul de Instrucție al Forțelor Navale din Mangalia a avut loc depunerea jurământului militar de către o nouă serie de soldați gradați voluntari (SGM).

 **Ziua eroilor** - Joi, 5 iunie, în garnizoanele Constanța, Mangalia, Brăila, unitățile militare din subordinea SMFN au participat cu efective la ceremonialele militare și religioase, însoțite de depuneri de coroane de flori cu prilejul sărbătoririi Zilei Eroilor și a Înălțării Domnului.

 **Din nou în circuitul muzeistic** - După o lungă perioadă de timp, în care a fost în reparații, pe data de 17 mai 2008 Muzeul Marinei Române din Constanța a fost redeschis publicului larg.

 **Festival internațional** - Muzica Militară a Forțelor Navale Române a participat în perioada 24-25 mai a.c. la cea de-a VIII-a ediție a „Festivalului Internațional al Muzicii Militare” organizat în municipiul Brăila. La eveniment au participat muzici militare din Turcia, Bulgaria, Germania și România.

 **Lansări de rachete navale** - Pe 28 mai 2008, în cadrul exercițiilor cu trupe și trageri reale „VECTORUL 08” condus de Comandamentul Flotei, au avut loc lansări de rachete navale. Cu acest prilej NPR „Pescărușul” și o instalație mobilă de lansare de la litoral au lansat câte o rachetă anti-navă tip P.21 asupra a două ținte

ancorate. Ambele rachete și-au atins obiectivul. La activitate a participat șeful S.M.G. amiral dr. Gheorghe Marin, care a felicitat personal pe toți participanții.



Un nou comandant al Forțelor Navale din sudul Europei - Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Dorin Dănilă a participat în perioada 3-4 iunie 2008 la ceremonia de schimbare a comenzii CCMAC (Allied Maritime Component Command) Napoli. În cadrul ceremoniei fostul comandant italian Roberto Cesareti a transmis comanda forțelor navale din sudul Europei viceamiralului Maurizio Gemigrani.



Cooperarea în domeniul hidrografiei maritime - Vineri, 20 iunie 2008 Direcția Hidrografică Maritimă a organizat un simpozion cu tema „Promovarea cooperării în domeniul hidrografiei maritime, pentru coordonarea programului de cercetare în Marea Neagră, dezvoltarea capacității constructive, aplicarea cunoștințelor și implementarea managementului în susținerea dezvoltării”. Simpozionul a fost dedicat Zilei Mondiale a Hidrosferei.



Ziua drapelului național - Cu ocazia zilei Drapelului Național, pe data de 26 iunie 2008, în piața Tricolorului Constanța s-a desfășurat un ceremonial militar; au prezentat onorul și au defilat

subunități de marinari.



Semicentenar - La 27 iunie a avut loc festivitatea de marcare a 50 de ani de la înființarea Batalionului Stat Major și Deservire al Forțelor Navale. La mulți ani!



Absolvirea Academiei Navale și a Școlii Maistrilor Militari a Forțelor Navale - La 31 iulie 2008 a avut loc festivitatea de absolvire a promoției 2008 de ingineri militari și civili ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, precum și a promoției 2008 de maistri militari ai Școlii de Maistri de Marină a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. La festivitate a participat șeful SMFN, contraamiral de flotilă Dorin Dănilă.

Rubrică realizată de ing. Ilarion BARBU și cdor (r) Dan LEAHU

Cronica navală



Pacheboturi de lux - Numeroase pacheboturi de lux au adus turiși străini în portul Constanța în vara anului 2008.



Exercițiu bilateral româno-bulgar - Dragorul maritim „St. Alexandru Axente” a participat în perioada 11-17 mai 2008 la exercițiul bilateral român-bulgar MCM INVISIBLE THREAT 2008, care s-a desfășurat în Marea Neagră, în apele teritoriale ale Bulgariei și în portul Burgas. Comandantul navei a fost locotenent comandorul Cătălin Modoran, având la bord 70 de marinari.



Exercițiu în Marea Neagră - În perioada 8-19 iulie, fregata F.221 „Regele Ferdinand”, a participat la exercițiul „Breeze/Certex 08”, care a avut loc în portul Burgas, în apele teritoriale ale Bulgariei și în apele internaționale din vestul Mării Negre. În afară de țara gazdă, Bulgaria, care a pus la dispoziție 14 nave, 2 elicoptere și 2 avioane, au mai participat cu nave Germania, Grecia, Franța, Italia, Turcia, Statele Unite și România. Nava a fost comandată de comandorul Săvulescu Marin, având la bord un echipaj de 203 marinari.



Bricul „Mircea” - Nava-școală „Mircea” își continuă marșul de instrucție care a început pe 26 mai 2008. Nava urmează să viziteze 10 porturi din Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului și Marea Baltică și să participe la mai multe festivaluri nautice internaționale, urmând să sosească în țară la 18 septembrie 2008.



Vizită oficială - Vânătorul de mine „Capricorn”, aparținând Marinei Naționale a Franței, a efectuat o vizită oficială în portul Constanța în perioada 21-24 iulie a.c. Comandantul navei a efectuat vizite la Comandamentul Flotei și la autoritățile locale. La încheierea vizitei nava franceză, împreună cu D.M. „Lt. Dimitrie Nicolescu” au executat exerciții în apele teritoriale ale României.



Cooperare navală - În perioada 4-26 august anul curent corveta „Contraamiral Eustațiu Sebastian” (266) a participat la prima fază a celei de-a 8-a acțiuni a grupului de cooperare navală BLACKSEAFOR (BSF). Nava este comandată de căpitan comandorul Constantin Jianu și are un echipaj de 102 militari.

CUPA „ZIUA MARINEI” LA TENIS

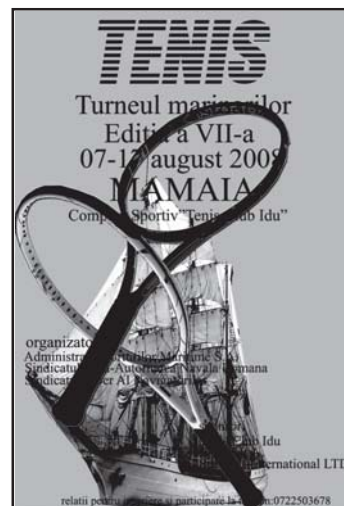
Turneul de tenis dotat cu Cupa „Ziua Marinei Române” s-a desfășurat în acest an în perioada 7-16 august, pe terenurile de la „Tenis Club Idu”, cel mai modern complex sportiv din Mamaia și a cuprins probele de dublu masculin, dublu mixt, și o probă de dublu masculin cu invitați și din alte domenii de activitate.

Câștigătorii de anul acesta la Categoria „Marină” dublu masculin au fost perechea: Eugen Stănescu/Lonuț Ion care a învins în finală perechea Rășică Florea/Bordea Nicolae, cu 9-4.

La categoria reunită cu invitați din alte domenii, locul I a fost câștigat de perechea: Dănuț Culețu/Velicu Mihail care în finală au învins perechea Rășică Florea/Lonuț Ion.

La categoria dublu mixt s-a jucat fiecare cu fiecare, locul I revenind perechii franceze formate din: Hélène Gyss/Jean Habot, locul II perechii din România: Dincă Dănuț/Mirela Bălașa.

De menționat că perechea din Franța în care dl. Jean Habot este originar din România, vine la turneu an de an, participând neîntrerupt din anul 2005.



cdor (r) Dan LEAHU



ADUNAREA ANUALĂ A LNR

La 17 mai 2008, la Palatul Cercului Militar Național din București, în sala Ștefan cel Mare, s-au desfășurat lucrările adunării generale anuale a Ligii Navale Române, care a analizat raportul de evaluare a activității LNR în 2007.

Au luat loc în prezidiu domnii amirali ingineri Ilie Ștefan, Ioan Chiril, Corneliu Cristescu, Ioan Postică; comandorii - Nicolae Zaharcu, SMFN și Dumitru Cucu; ing. Nicolae Stere.

Raportul de evaluare a LNR în perioada 2007-2008 a fost prezentat de dl. cam (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR.

Programul de activitate în perioada 2008-2009 a fost expus de ing. Ilarion Barbu, prim-vicepreședinte LNR.

O grupare de patru eleve de la subfiliala „Amiral Bărbuneanu” Constanța, condusă de dna prof. Elena Stănescu, a prezentat Adunării salutul tineretului lenerist.

La discuții au luat cuvântul domnii: cdor (r) Ștefan Nicolae, of.el. Mihai Căciuleanu, cdor (r) Dumitru Cucu, cdor (r) Întorsură Ioan, mmp (r) Ștefan Gherghel, cdor Ispas Valentin - filiala Brăila, vam (r) Ștefan Dinu, vam (r) Ilie Ștefan, cdor (r) Marin Dumitrescu.



Salutul grupului de membri juniori din subfiliala constănțeană „Amiral Petre Bărbuneanu”

CAREUL MARINARILOR VETERANI

La 7 aprilie s-a desfășurat întâlnirea lunară a Careului marinarilor din Capitală.

Reuniunea din luna mai 2008 a Careului Marinarilor a avut loc de ziua Sfinților Împărați Constantin și Elena. Fiind și ziua onomastică a comandurului în retragere Paul Constantin Ionescu (Plake), domnia sa a fost sărbătorit - însoțit fiind de fiul său Dan. Oaspeți de seamă au fost doamna Olympia Bogdan, dr. Mariana Păvăloiu, custode-muzeograf la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”;

domnii comandor doctor Marian Sârbu - SMFN; căpitan comandor Valentin Iacoblev, comandantul F222-fregata „Regina Maria”; contraamiral (r) doctor Eugen Laurian, precum și membri ai Careului: contraamiral (r) Raymond Stănescu și soția sa, dna profesoară Eliza Stănescu; comandorii în retragere N. Mujicov, M. Caragea, N. Preda, R. Hagiac, M. Romano, P. Zamfirescu, R. Metz, C. Georgescu, E. Munteanu, clc G. Iurașcu, prof. V. Milescu, inginerii M. Popescu și I. Barbu, cdor (r) D. Toader. Invitat special, a venit de la Giurgiu, dl. cdor (r) Vasile Marinescu (Oțelu).

Au fost dăruite tuturor celor prezenți revistele „Marea noastră”, „România maritimă și fluvială. Magazin”, discul conținând fotografii de la reuniunea Careului - la Constanța - în 24 aprilie a.c, la bordul fregatei „Regina Maria”, precum și articolul mmp Petre Maravela din Brăila, intitulat „Eroi marinari din Divizia de Dunăre 1940-1944”.

Dl. cam (rtg) Raymond Stănescu, președintele Careului Marinarilor, a prezentat expunerea - ilustrată de planșe color - „Operațiunea 60 de mii. Evacuarea Crimeii”.

La 18 iunie 2008 a avut loc întâlnirea lunară a „Careului Marinarilor”, la care au participat: dr. Mariana Păvăloiu, custodele Muzeului ANMB; comandorii în retragere N. Mujicov, M. Caragea, N. Preda, R. Hagiac, P. Zamfirescu, M. Metz, C. Georgescu, E. Munteanu, clc G. Iurașcu, cdor (r) D. Toader, ing. M. Popescu, prof. V. Milescu, ing. Iarion Barbu. Împlinirea a 90 de ani - la 19 iunie 2008 - de către domnul comandor în retragere Vasile Marinescu, fost președinte al filialei LNR Giurgiu, a fost onorată de prezența nepotului său, care a primit pentru bunicul sărbătorit emblema și diploma de onoare a șefului SMFN dl. cam. fl. Dorin Dănilă, și diploma jubiliară „80 de ani - LNR”. Aceleași însemne au fost oferite și dlui cdor (r) ing. Liviu Bivolaru.

Dl. cdor (r) Ion-Dănuț Toader a prezentat comunicarea „Personalitatea comandantului de navă militară”.

Filiala București

REUNIUNI

La 12 aprilie 2008, la Cercul Militar Național, a avut loc adunarea anuală ordinară a filialei București a LNR.

A fost ales noul președinte al filialei, domnul cdor (r) Florea Ionescu.

La 3 iunie 2008, la sediul central LNR s-a desfășurat ședința lunară de comunicări a filialei capitalei. Prezentăm mai jos autorii și subiectele tratate: ing. Iuliana Zacrețchi - „Produce pentru întreținere și sănătate”; cdor (r) Ioan-Dănuț Toader „Expediția lui Darius împotriva geților”; prof. Virgil Milescu „Viața la bordul velierelor în secolele 17-18”.

Dl. Comandor (r) Neculai Pădurariu a citit mesajul cam (r) italian Enzo Tanga adresat LNR, la cei 80 de ani de la înființarea Ligii. Ing. Silviu Morariu a mai donat șapte cărți bibliotecii centrale a LNR.

În cadrul ședinței săptămânale a filialei LNR București din 10 iunie a.c., dl. ing. Dumitru Ciocoreanu a prezentat comunicarea „Ecluze Rotitoare”.

La 1 iulie 2008 a avut loc, la Cercul Militar Național, reuniunea lunară a membrilor filialei LNR a Capitalei. Au prezentat referate domnii col (r) prof. univ. dr. Petru Selagea, ing. Dumitru Ciocoreanu, cdor (r) Dănuț Toader (a vorbit despre farurile României) și cdor (r) Ernest Daisa.

„BUN CART ÎNAINTE!”

La 12 iunie 2008, la Școala 87 „Mihai Botez” din Sectorul 3 al Capitalei, s-a desfășurat serbarea de sfârșit de an școlar. Cu acest prilej, mai mulți elevi au devenit membri juniori ai LNR. Primii elevi înscriși, cu plata cotizației (redușă) la zi, sunt: Dobre Adina, Boruzescu Casandra, Ionești Simona, Neamțu Maria, Olteanu Diana, Budeanu Andrei, Rus Adrian, Dragomir Cristian.

Aceștia sunt elevi din clasa a V-a, a VI-a și a VII-a.

Toți au primit carnetele de membru, cocarda „LNR 80 de ani” - acordată de președintele LNR, dl.cam. (r) ing



Ioan Chiril, precum și revistele Ligii Navale „Marea Noastră”, „Marea noastră pentru tineret”, „România maritimă și fluvială. Magazin” și „Matelot”.

La activitate au mai participat ing. Ilarion Barbu, primvicepreședinte LNR; of. mar. Manuel Laurențiu Macarie, vicepreședintele „Careului tineretului lenerist” și prof. Arta Marina Barbu, membră a „Careului Doamnelor LNR”.

Rubrică realizată de ing. Ilarion BARBU și prof. Arta Marina BARBU

Filiala Constanța

ADUNAREA GENERALĂ ANUALĂ LNR

La data de 18 aprilie a.c. a avut loc Adunarea anuală de bilanț a filialei Constanța a LNR.



ZIUA APELOR LA CONSTANȚA

În ziua de 13 iunie 2008, Liga Navală Română - filiala Constanța, Complexul Muzeal de Științele Naturii și Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” au organizat la Cercul Militar o Masă rotundă cu tema „Ziua Apelor Române”.

S-au prezentat următoarele expuneri: *Apele Dobrogei*, vam (r) Ilie Ștefan - președinte de onoare al LNR; *Starea mediului marin în anul 2007*, dr. ing. Simion Nicolaev - director general al I.N.C.D.M. „Grigore Antipa”; *Complexul Muzeal de Științe ale naturii Constanța și rolul său în educația pentru cunoașterea și protecția vieții din Marea Neagră*, dr. Nicolae C. Papadopol - directorul științific al Complexului Muzeal de Științe ale Naturii Constanța; Decebal

Făgădău - directorul Complexului Muzeal de Științele Naturii; Angelica Curlișca - muzeograf principal la C.M.S.N.; „*Expediția nautică «Torentul» de la Ulm la Sulina*”, dr. Carmen Atanasiu - vicepreședinte al L.N.R.

Redacția

ZIUA APELOR ROMÂNE

În cadrul activităților tradiționale dedicate evenimentului „Ziua apelor Române”, filiala LNR Constanța a organizat în data de 26 mai 2008, la Sediul Școlii Maiștrilor Militari de Marină „Amiral Ion Murgescu” două concursuri de cunoștințe marinărești: noduri marinărești și semnalizarea cu pavilioane în codul internațional.

La aceste activități au participat elevii din școlile generale constănțene, cu entuziasm și dorință de competiție, specifice vârstei. S-au remarcat echipajele școlilor generale „Mihail Koiciu” (coordonator prof. Elena Stănescu) și „Ion Creangă” (coordonator prof. Aripe Malagean).

De menționat că elevii participanți sunt membri juniori ai LNR, dintre care cei din Școala „Mihail Koiciu” aparțin subfilialei „Amiral Petre Bărbuneanu” cu o participare neîntreruptă în cadrul activităților pentru tineret ale filialei LNR Constanța.

Mulțumim conducerii S.M.M.M. „Ion Murgescu” și cadrelor militare din această instituție pentru sprijinul acordat

în pregătirea elevilor pentru acest concurs.

prof. Elena STĂNESCU

LUNA SPIRITUALITĂȚII MARINĂREȘTI

În cadrul ediției din anul 2008 a „Lunii spiritualității marinărești” s-a păstrat tradiția prin organizarea de activități dedicate Zilei Marinei Române. Dintre activitățile care au avut și mai au încă ecou în rândul elevilor sunt de menționat „Culorile mării” (concurs de desene și pictură) și „Poemele mării” (concurs de recitare versuri din literatura română - clasici și contemporani).

Cele două „momente de suflet” s-au desfășurat la Cercul Militar Constanța la data de 7 iunie, în spațiile puse la dispoziție de conducerea acestei instituții ce a dovedit

buna colaborare cu L.N.R. de-a lungul timpului.

Juriul format din reprezentanți ai LNR - filiala Constanța, părinți și elevi a apreciat calitatea participanților și valoarea artistică. S-au remarcat elevii din subfiliala „Amiral Petre Bărbuneanu” care s-au calificat la ambele concursuri pe locurile I, II și III. De pregătirea acestora au răspuns prof. Lungu Mariana (recitare versuri) și prof. Piloiu Andreea (lucrările de artă plastică), ambele reprezentând subfiliala „Amiral Petre Bărbuneanu” din școala generală „Mihail Koiciu”.

Expoziția de desen și pictură a fost deschisă pe toată durata lunii iunie la Sediul Cercului Militar.

Filiala Constanța a LNR a acordat premii constând în diplome, volume de versuri și albume de pictură, numere ale revistei „Marea Noastră”, pe care elevii calificați le-au primit într-un cadru festiv la sediul LNR din Constanța, în prezența consiliului director și a părinților elevilor.

Prof. Elena STĂNESCU

În cadrul „Lunii spiritualității marinărești”, acțiune proprie organizată în întâmpinarea Zilei Marinei, au mai avut loc: o conferință de presă a conducerii filialei, întâlnirea anuală a veteranilor de război marinari, consfătuirea redacțiilor publicațiilor de marină, sărbătorirea Zilei Ligii Navale Române (15 august), lansarea unei cărți în Aula Bibliotecii județene Constanța.

Redacția

Sucursala Giurgiu

La 28 iunie, într-o splendidă zi de sâmbătă, s-au sărbătorit două zile dragi marinarilor: 24 iunie - Ziua Apelor și 29 iunie - Ziua Dunării.

Locul sărbătorii - ca și anul anterior - la Giurgiu, pe brațul Ara, a fost sub culeea „Podului prieteniei”.

Printre participanți cităm: Consiliul Director Național, membri ai filialelor LNR Giurgiu și București, membri ai Careului Doamnelor și ai Careului Tineretului.

Menționăm la loc de cinste dăruirea cu care au fost organizate activitățile de către filiala LNR Giurgiu, în frunte cu inimosul său președinte, dl. cdor (r) Dumitru Cucu.

SPORTURI NAUTICE



Regată internațională - În perioada 28-31 mai 2008 a avut loc regata internațională de yachting Marea Neagră 2008. Startul s-a dat de la Mangalia în ziua de

29 mai, iar sosirea a avut loc la Balcic, Bulgaria.

Vântul de sud, destul de tare, a pus probleme concurenților.

La regată au asistat numeroși turiști și ziariști, precum și reprezentanți ai unor ONG-uri printre care și cei ai LNR.

Cupa „Ziua Marinei Române“ la yachting

S-a desfășurat sâmbătă și duminică 8-9 august. Sportivii s-au întâlnit pe o apă agitată cu rafale de vânt tare forța 4 în creștere ceea ce a făcut ca aceștia să concureze în condiții deosebite, cu schimbări de clasament datorate răsturnărilor și abandonului. Iată rezultatele:

CLASA OPTIMIST

La fete: Macarov Atena - „Știința” Constanța; Popescu Bianca - „Știința”, Illias Sermin - YCR Român, Școala 27 Constanța.

Începători: Hututui Eduard - „Știința”, Băraru Cosmin - „Știința”, Petcu Andrei - „Electrica” Constanța.

Juniori mari: Ionescu Armand; Frangopol Marcel; Toporau Robert - toți „Electrica”.

CLASA CADET: Rusu Vlad - Bandic Boris YCRR Școala 27; Filip Eduard; Păunescu Andrei - „Știința”; Cocoș Gabriel; Măngiurea Elius - „Știința”.



CLASA 420: Illichman Alex; Crăciun Cătălin - „Știința”; Gălățeanu Răsvan; Constantinescu Astrid - „Știința”; Ciulei Mihai; Ciobanu Andrei.

Cei clasati pe primele locuri au fost premiați cu echipament sportiv și diplome.

Între 26 august și 1 septembrie s-au desfășurat la Mangalia campionatele pe Marea Neagră.

Tot la Mangalia, între 3 și 9 septembrie, a avut loc campionatul balcanic la clasele „Laser Radial” și „Standard”, cât și la „470” băieți și fete.

Prof. Micu Domnica.



Canotajul românesc la Jocurile Olimpice de vară de la Beijing din anul 2008



Georgeta Andrunache și Viorica Susanu au obținut titlul olimpic în proba dublu rame, fără cârmaci

MEDALIA DE AUR A VENIT CU BARCA



Echipajul românesc era campion al acestei probe, pe care a câștigat-o și în 2004, la Atena, dar și în 2000 la Sydney. Cu victoria din acest an, Georgeta Andrunache a adunat cinci medalii olimpice de aur și le-a egalat pe Nadia Comăneci și Elisabeta Lipă în fruntea clasamentului sportivilor români cu cele mai multe titluri la Jocurile Olimpice. Și Viorica Susanu are, după victoria de la Beijing, patru medalii olimpice.

Sportivele noastre au câștigat detașat finala acestei probe, având un finish devastator, întrecând barca Belarusului și pe cea a Chinei.

Deși au pornit mai greu, sportivele noastre au declanșat atacul la jumătatea cursei, situându-se pe primul loc după 1.000 metri parcurși și menținând această poziție până la final.

România a obținut medalia de bronz la proba feminină de 8+1 canotaj. Echipa noastră a dominat această probă la ultimile trei ediții ale Jocurilor Olimpice

DUPĂ AUR A VENIT BRONZ

Pe prima poziție s-a clasat S.U.A., în timp ce Olanda a venit a doua. Europencele au depășit echipajul nostru pe ultimii metri. Ultima oară când România a ocupat locul al treilea la proba 8+1 fete a fost în 1980, la Moscova.

La 500 metri, primul punct de control intermediar, echipajul României a trecut al treilea, la 98 de zecimi de secundă de prima clasată.

La jumătatea celor 2.000 metri, româncele se aflau pe locul al doilea, la o distanță de barcă în urma echipajului din S.U.A., la o întârziere de o secundă și 73 sutimi.

Cu 500 metri înaintea finalului, S.U.A. deținea doar un avans de jumătate de barcă.



MĂSURI DE PREGĂTIRE ȘI MOBILIZARE A FORTELOR NAVALE ALE PRINCIPALILOR PARTICIPANȚI LA PRIMA CONFLAGAȚIE MONDIALĂ

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

1. CONVENȚIILE NAVALE DIN 1913 La sfârșitul anului 1912, pericolul permanent pe care Germania îl reprezenta pentru Europa de câțiva ani, a strâns legăturile de prietenie dintre guvernele britanic și francez. La inițiativa lui Sir Edward Grey, în noiembrie 1912, cele două *Amiralități* au început să ia în considerare modalitățile unei eventuale colaborări, fără ca, totuși, convențiile dintre statele majore să capete un caracter obligatoriu. Acestea erau executorii doar dacă guvernele puneau bazele unei alianțe¹.

Forțele inamice erau reprezentate de două flote separate, fără a fi unite: flota germană dislocată în Marea Nordului și flota austro-italiană din Marea Mediterană. A fost convenit, în principiu, ca flota britanică să execute, singură, acțiuni defensive în Marea Nordului, cooperarea dintre forțele franceze și engleze în celelalte mări fiind stabilită prin trei convenții, din ianuarie și februarie 1913, relativ la Pas-de-Calais, zona occidentală a Mării Mânecii și Mediterana. Apărarea raionului Pas-de-Calais era asigurată de flotilele de torpiloare și submarine britanice bazate la Dover, și de câteva torpiloare și submarine franceze staționate la Dunkerque, Calais și Boulogne. Apărarea zonei de vest a Mării Mânecii se afla în responsabilitatea marinei franceze, care menținea acolo o escadră de crucișătoare însoțită de torpiloare și submarine, la care urmau să vină în ajutor 4 crucișătoare britanice. Marea Nordului era considerată teatrul decisiv de operații navale, Marea Britanie rezervându-și libertatea de a concentra toate forțele pe care le considera

necesare, aceasta urmând să nu se angajeze să mențină în Mediterana un efectiv determinat și permanent. S-a convenit ca, în Mediterana, flota franceză să desfășoare acțiuni în bazinul occidental, iar forțele navale britanice, disocate la Malta, să-și limiteze acțiunile la bazinul oriental. Dacă unirea celor două flote era imperios necesară, ele operau, totuși, separat, sprijinindu-se pe o înțelegere mutuală. În sfârșit, dacă situația din Marea Nordului obliga guvernul britanic să slăbească serios flota din Mediterana, navele care rămăneau urmau să se subordoneze forțelor navale franceze, la ordinele comandantului șef al forțelor franceze².

În Extremul Orient, un acord stabilit în 27 ianuarie, între amiralii Kérillis și Sir Arthur Winsloe, prevedea concentrarea și cooperarea escadrelor lor, acesta fiind aprobat de *Amiralități* în aprilie 1913³.

Relațiile dintre *Amiralitatea* franceză și cea rusă erau bazate pe resentimente reciproce. Flota rusă se afla în curs de reconstituire, nefiind în măsură să execute acțiuni serioase împotriva forțelor germane, urmărind doar să fixeze, în Baltica, o parte dintre acestea⁴.

2. MOBILIZAREA FLOTELOR Atunci când, în timpul perioadei de tensiuni diplomatice, mașina de război începuse să se urnească, mai rămăsese doar o vagă speranță că negocierile vor opri evenimentele, iar succesiunea ordinelor militare a căpătat un curs fatal.

În 1914, precipitarea deciziilor a sporit, de asemenea, în *Amiralități*, marcată de amintirea declanșării prin surprindere a ofensivei japoneze de la Port-Arthur. *Teama dominantă* - scria Corbett, istoricul marinei engleze - *era aceea că germanii intenționau să transporte un corp de armată peste mare înainte de declarația de război, la fel ca japonezii la Port-Arthur*⁵.

2.1. Flota germană la începutul

războiului. În Germania, în 23 iulie, ziua în care Austro-Ungaria a adresat ultimatumul Serbiei⁶, șeful *Statului Major al Marinei* scria ministrului Afacerilor Externe: *Dacă trebuie să socotim asupra unei declarații imediate de război cu Anglia, trebuie să ne așteptăm la un atac brusc al flotei engleze. Din cauza inferiorității numerice, flota noastră nu trebuie, în niciun caz, pusă în pericol*⁷.

Flota germană se afla, la acea dată, pe coasta Norvegiei, unde se găsea și împăratul Wilhelm II. Comandantul, Frederich von Ingenohl, a aflat de ultimatum pe 25 iulie, în intrândul de la Sogne Fjord și, imediat, a solicitat împăratului ordinul de a se întoarce în Germania, în pofida cererilor oficiale ale cancelarului imperial. Flota a fost concentrată, pe data de 27, și a revenit în locurile de bazare pentru efectuarea de manevre⁸.

La 29 iulie, Wilhelm II a ordonat *măsurile de securitate* iar, navele, cu plinurile făcute, au trecut la concentrare și la acțiuni de acoperire. Pe 31, au fost prescrise măsurile de *pericol de război*, care comportau tot ceea ce era prevăzut pentru securitatea și apărarea teritoriului, evitând orice provocare. Aceste măsuri precizau că inamicul presupus cuprindea Rusia, Franța și Marea Britanie⁹.

Flota de Mare Largă (3 escadre de 13 dreadnought și 8 cirusate, grupul de cercetare și flotilele) era completată, aprovizionată și concentrată în Marea Nordului, la 1 august, la orele 20, când a fost emis ordinul de mobilizare. Armamentul celor 3 escadre destinate a acționa în Marea Baltică se concentra în porturi. Navele aflate în mările îndepărtate au fost informate de iminența războiului iar, în ziua de 3 august, le-a fost transmisă declarația de război¹⁰.

Mobilizarea flotei austro-ungare a constat din concentrarea tuturor forțelor la Pola, la sfârșitul lunii iulie¹¹.

¹ J. Gooch, *The Plans of War, The General Staff and British Military Strategy, 1900-1916*, Routledge & Kegan Paul, London, 1974, pp. 35-37.

² Adolfe Laurens, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Payot, Paris, 1929, pp.16-17.

³ *Ibidem*, p. 17.

⁴ *Ibidem*, Sir Julian Corbett, *Naval Operations, vol. I*, Longmans & Co., London, 1920, pp. 112-113.

⁵ Mircea N. Popa, *Primul război mondial 1914-1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 155.

⁶ Admiral Reinhard Scheer, *La flote allemande de haute mer, pendant la guerre mondiale*, Payot, Paris, 1928, p. 54.

⁷ *Ibidem*, p. 57.

⁸ *Ibidem*, p.57.

⁹ *Ibidem*, p. 61.

¹¹ Williamson, S. R., *Austria-Hungary and the Origins of the First World War* Macmillan, London, 1991.

➔ **2.2. Mobilizarea flotei Marii Britanii.** Din 1902, având în vedere pericolul pe care l-a generat dezvoltarea flotei germane, care concura supremația navală a Angliei, *Amiralitatea* a revenit la vechile concepții strategice, anume concentrarea tuturor forțelor în bazele metropolitane, pentru a asigura stăpânirea apelor britanice și securitatea comerțului, și expectativă în privința forțelor inamice, ce trebuiau să fie fixate în bazele lor și respinse pe măsură ce ieșeau. În același mod, celelalte forțe navale britanice controlau zona occidentală a Mării Măneci și raioanele limitrofe, *Grand Fleet* fiind destinată pentru controlul vecinătății Mării Nordului. A fost luată decizia, în 1903, ca această structură să fie bazată la Rosyth, dar dificultatea protejării acestei rade împotriva torpilelor a determinat *Amiralitatea* să redisloce forțele, în 1908, la Scapa Flow și Cromarty¹².

Organizarea forțelor pentru război comporta 3 flote. Flota 1, numită și *Grand Fleet*, cuprindea 4 escadre de cuirasate, o escadră de crucișătoare de bătălie, 2 escadre de crucișătoare, o escadră ușoară și flotile, care domina, doar ea însăși, *Flota de Mare Largă* germană. Această forță și-a menținut, permanent, capacitatea de luptă ridicată, pentru a putea acționa imediat. Flota a 2-a (flota din Marea Măneci) era formată din 2 escadre de cuirasate, 2 escadre de crucișătoare și flotile pentru apărarea metropolei, fiind încadrată în complet cu ofițeri specialiști și având 3/5 din echipaje. Flota a 3-a era formată din nave aflate în rezervă, risipite prin porturi, având misiuni secundare. Crucușătoarele sale, la fel ca cele ale Flotei a 2-a, erau destinate protecției rutelor comerciale realizate de-a lungul litoralului insulelor britanice. Apărarea apropiată a coastelor metropolitane, limitată la cea orientală, era asigurată de flotilele de la Dover, Harwich, Humber, Tyne și Forth¹³.

Planul complet de mobilizare a fost elaborat în 1911 și publicat într-un regulament definitiv în anul 1914. În luna martie 1914 a fost luată decizia ca manevrele de vară să fie înlocuite printr-un exercițiu de mobilizare, care urma să înceapă la mijlocul lui iulie. Începute la 10 iulie, exercițiile au durat până pe 23 iulie, iar demobilizarea s-a desfășurat, în pofida tensiunilor politice, până la 27 iulie, când s-a transmis ordinul ca această activitate să se oprească. Flotele a

2-a și a 3-a și-au rechemat ofițerii și echipajele, și și-au completat aprovizionările. Pe 28, același ordin a fost transmis și flotilelor, iar la 29 iulie, *Grand Fleet* a plecat spre Scapa Flow. Telegrama de avertisment a fost expediată în după-amiaza acelei zile și a fost rechemat tot personalul aflat în permisii¹⁴.

La 1 august, *Amiralitatea* a primit de la ambasada din Berlin vestea că navele comerciale britanice fuseseră reținute în porturile germane deoarece *manevre navale importante urmau să înceapă a doua zi*. După o oră, *Amiralitatea* a dat ordinul de mobilizare iar, în noaptea următoare, au fost chemate sub drapel rezervele, mobilizarea generală fiind finalizată pe 4 august la orele 04.00. În după-amiaza zilei de 2 august, Sir Edward Grey a confirmat ambasadorului Franței că, *dacă flota germană pătrunde în Marea Măneci sau traversa Marea Nordului pentru a desfășura acțiuni ostile împotriva coastelor ori rutelor comerciale franceze, flota britanică va oferi toată protecția de care dispunea*¹⁵.

2.3. Pregătirile pentru război ale forțelor navale franceze În Franța, măsurile de pregătire a mobilizării nu au fost hotărâte decât la 26 iulie. Președintele Republicii franceze s-a înapoiat din Rusia împreună cu divizia *Jean Bart – France*, sosind la Dunkerque pe data de 28. Planul de mobilizare presupunea trei serii de măsuri. Primele, denumite măsurile discrete, au fost ordonate la 26 iulie și presupuneau personal rechemat, completarea aprovizionărilor, verificarea tehnicii. Funcționarea școlilor a fost suspendată. *Armata Navală* și Escadra a 2-a ușoară au primit ordin să se concentreze la Toulon și la Cherbourg, pentru completarea cu personal, aprovizionări de toate felurile și muniții. La 27 iulie s-a trecut la completarea armamentului diviziilor de instrucție iar, pe 29, armamentul flotilelor și al navelor auxiliare. Seria a doua de măsuri era realizată prin crearea de obstrucții, supraveghere, completarea stocurilor etc¹⁶.

Armata Navală a fost întărită prin divizia de completare (4 cuirasate și 2 crucișătoare), prin divizia special constituită din vechile divizii din Maroc și Levant, și prin divizia de instrucție. A 2-a Escadră ușoară a fost întărită cu Divizia de instrucție a oceanului. La 31 august au fost rechiziționate traulere și dragoare, și s-a luat măsura organizării apărării porturilor iar, o zi

mai târziu, a fost emisă dispoziția de mobilizare generală. *Armata Navală* a fost concentrată la Toulon, la 1 august, iar Escadra ușoară la Cherbourg, la 2 august, și a fost dat ordinul de stopare a construcției navelor din clasa *Normandie* și de terminare a celor din clasele *Paris* și *Provence*. Guvernul a rechiziționat, de asemenea, 4 torpiloare aflate în construcție pentru Argentina¹⁷.

În timp ce marina achiziționa navele auxiliare necesare apărării coastelor sau aprovizionării forțelor navale, au fost rechiziționate pachetboturile prevăzute în *Planul XVII*, pentru transportul în Franța al trupelor din Africa de Nord, denumite *Transportul special*, și pentru repatrierea cetățenilor francezi aflați în America, denumite *Transporturile americane*¹⁸.

3. CONVENȚIA ANGLO-FRANCEZĂ LA 6 AUGUST 1914¹⁹. Neutralitatea Italiei, declarată pe 4 august, a determinat *Amiralitățile* britanică și franceză să prevadă o nouă repartitie a forțelor navale, în detrimentul Mediteranei. În acest sens, a fost semnată o convenție, la Londra, la 6 august, între Primul Lord al *Amiralității*, prințul Louis de Battenberg, și comandorul Schwerer, sub-șef al *Statului Major General* francez, care stipula:

1. În afară de Canalul Măneci (pentru care convențiile din 1913 rămăneau în vigoare) și Mediterana, hotărârea generală pentru executarea operațiilor aparținea *Amiralității* britanice;

2. În Marea Mediterană, direcția de acțiune era impusă de Franța. Atâta timp cât navele germane GÖEBEN și BRESLAU nu erau distruse sau capturate, forțele navale engleze urmau să coopereze cu cele franceze pentru neutralizarea acestora; apoi, 3 crucișătoare de bătălie și 2 sau 3 crucișătoare cuirasate engleze restabileau libertatea de acțiune;

3. Marina franceză asigura protecția comerțului aliat în tot bazinul mediteranean și executa o supraveghere riguroasă a Adriaticii și a comunicațiilor navale, de la Canalul Suez la Gibraltar.

Amiralul Augustin de Lapeyrère, comandantul șef în Mediterana, a obiectat că penuria de crucișătoare făcea dificilă protecția comerțului, în cazul în care crucișătoarele britanice își terminau misiunea în Mediterana, și s-a plâns că nu a fost consultat în redactarea convenției.

¹² John Rushworth Jellicoe, *La "Grand Fleet" (1914-1916)*, Payot, Paris, 1928, p. 14.

¹³ *Ibidem*, p. 18-22.

¹⁴ E. L. Woodward, *Great Britain and the German Navy*, Frank Cass, London, reprint, 1964, pp. 73-74.

¹⁵ *Ibidem*, p. 77.

¹⁶ P. M. H. Bell, *France and Britain, 1900-1940: Entente and Estrangement*, Longman, Harlow, 1996, pp.215-216.

¹⁷ *Ibidem*, p. 222.

¹⁸ *Ibidem*, p. 223

¹⁹ Adolphe Laurens, *op. cit* p. 22.



DECESE



Amiral GHEORGHE ANGHELESCU

S-a născut la 18 septembrie 1934, în satul Brătești, jud. Vlașca. A absolvit liceul la București urmând cursurile Școlii Navale. În anul 1955 și-a început cariera militară în calitate de comandant al unei unități de luptă navigație, pe un monitor. A ocupat funcții dintre cele mai importante, în diverse domenii, precum: comandant de navă, comandant al Divizionului 50 de vânătoare de submarine, primul comandant al Centrului Radioelectronică și Observare, loțiitor al șefului de stat major al Marinei Militare, șef de stat major al Diviziei 42 Maritime, comandant al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, adjunct al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Transporturi Navale. A absolvit Facultatea de Drept dar și numeroase cursuri de perfecționare.

Carierea sa de excepție a culminat cu cei șapte ani cât s-a aflat la comanda Marinei Militare, în cea mai dificilă perioadă a restructurării sale, din 1990 până în 1997, când a ieșit la pensie.

A parcurs cu succes toate treptele ierarhiei militare, de la locotenent - în 1955 - la cea de amiral - în 1995, fiind membru fondator și primul președinte al Asociației „Clubul Amiralilor”.

Duminică, 29 iunie, amiralul în retragere Gheorghe Anghelescu a urcat la ceruri pentru a-i învința pe nemuritori arta navigației celeste.

(M.M.)

Comandor NICOLAE PETRESCU

La începutul lui iulie 2008 a încetat din viață comandorul în retragere Nicolae Petrescu (n. 1926). A îndeplinit cu rezultate remarcabile importante funcții de conducere în Marina Militară printre care: loțiitor pentru probleme politice și de cultură al comandantului actualei Academii Navale, redactor-șef al gazetei „Flota Patriei”, director al Muzeului Marinei Române.

În calitate de conducător al Muzeului, a fost un artizan neobosit al studierii arhivistice a istoriei marinei militare și civile. Alături de muzeograful cu care a colaborat, a făcut din muzeul constănțean o instituție de prim rang a țării. A scris numeroase cărți de istorie a Marinei.

Noi, cei care l-am cunoscut și care am lucrat împreună cu mai vârstnicul nostru camarad, îi vom păstra o neștersă amintire.

(G.P.)

Comandorul GHEORGHE CIOENARU

Născut la 30 noiembrie 1937 la Craiova. În anul 1958 a absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și a început cariera de ofițer la Sulina, a fost ambarcat pe o navă dragoare, apoi a lucrat la comandamentul marii unități fluviale de la Tulcea. Ulterior a fost mutat la Mangalia, ca loțiitor al comandantului Centrului de Instrucție al Marinei. Pentru rezultatele foarte bune obținute în activitate este numit în funcții de conducere la Comandamentul Marinei Militare. În 1980 a absolvit Academia Militară - secția comandă și stat major.

În 1990 a fost numit director al Muzeului Marinei Române, de unde s-a pensionat.

De-a lungul timpului a scris și publicat numeroase articole, studii și eseuri, a prezentat 10 comunicări științifice referitoare la istoria marinei a navelor și personalităților din marină. A contribuit efectiv la modernizarea Muzeului Marinei Române.

Pe data de 11 august 2008 a încetat din viață în mod neașteptat.

Avea un spirit creator și un suflet romantic ce s-au manifestat prin preocupările sale culturale elevate. Scrisa poezii, compunea cântece, scria eseuri.

(D.L.)

Dumnezeu să-i odihnească în pace!

ANUNȚ - ABONAMENTE PE ANUL 2009

Revista „MAREA NOASTRĂ” apare trimestrial. Costul unui abonament anual este de 20 lei; cumpărat de la Liga Navală Română din Constanța, costul unui exemplar este de 6 lei (4 exemplare x 6 lei înseamnă 24 lei). În costul abonamentului este inclus și prețul trimerilor poștale, pe care îl suportă redacția. Deci, este mai rentabil abonamentul și din punct de vedere financiar.

Abonamente pentru mai multe persoane se pot face virând întreaga sumă colectată în contul RO10BRDE140SV05632411400 (cont IBAN) deschis la BRD SG, Constanța, filiala Trocadero și comunicând despre aceasta la telefonul 0744341187.

Abonamentele individuale se pot face expedind prin Mandat poștal suma respectivă pe adresa: Liga Navală Română, filiala Constanța, doamnei Elena Vințeanu, Str. Nicolae Titulescu, Nr. 13, O.P.13, C.P.900735, Constanța, jud. Constanța. Acestea se pot face și la sediul Ligii Navale Române din Constanța, la adresa de mai sus, luna și joia între orele 16-18, iar marțea, miercurea și vinerea între orele 10-13.

Abonamentele vă vin prin Poștă sau pot fi luate de la sediul LNR din Constanța.

Relații suplimentare la telefoanele 0241611836, 0744341187 sau prin E-mail: marea_noastra@yahoo.com

VIS CERNIT

Gemea-n vis jalnic marea
Sporindu-mi întristarea.
Gemea înăbușit
Ca un martir chinuit
Gemea surd, sugrumat
Ca un viteaz săgetat.

Ploaia rece și grea
Bătea în fereastra mea,
Ca să-mi aline chinul,
Așa cum bate Destinul
Cu ritm și armonie
În magica simfonie.

Vântul pribeag printre stânci
Scotea suspine adânci
Cu lacrimi printre gene,
Ca Tristele ovidiene
Cu glasul îndurerat,
Ca marele exilat.

De ce, oare, în jurul meu,
Totul e negru și greu?
De ce, oare, crainicii mărie
Vestesc clipa disperării
Șoptindu-mi tainic apoi
Că soarta-i mai tare ca noi?

Gheorghe CIOENARU

CUPRINS

- ◆ Reintegrarea Dobrogei la Statul Român acum 130 de ani, dr. Stoica Lascu (p. 3);
- ◆ 1878 - Reinstalarea administrației române în Dobrogea, Petre Maravela (p.4);
- ◆ Strămoșii noștri în Dobrogea, cam (r) George Petre (p.6);
- ◆ Dobrogea și Marina, cdor. Aurelian Negulescu (p.9);
- ◆ Principalele obiective nautice realizate în cei 130 de ani (p.11);
- ◆ Darea de seamă asupra activității LNR în perioada mai 2007 - mai 2008 (p.12);
- ◆ Programul LNR (p.14);
- ◆ Litoralul românesc al Mării Negre (IV), col.(r) Virgiliu Moroianu (p.15);
- ◆ Reglementări interne privind transportul cu navele a combustibilului nuclear, clc drd. Ion Mircea (p.18);
- ◆ Marea Neagră, (V). Probleme ridicate de aderarea României și Bulgariei la NATO și U.E., cdor (r) Ion Apostol (p.20);
- ◆ 30 de ani de la lansarea la apă a petrolierului INDEPENDENȚA, clc Constantin Preda (p.21);
- ◆ În siajul amintirilor unui marinar - veteran de război, cdor (r) Vasile Marinescu - Oțelu (p.22);
- ◆ Revista revistelor (p.23);
- ◆ Cererea de torpile crește odată cu creșterea flotei submarine, cam (r) ing. Ioan Chiril (p.24);
- ◆ Minicurs de cinematică navală (II), cdor (r) Dan Leahu (p.25-28);
- ◆ Din galeria personalităților dobrogene, cdor (r) Nicolae Ștefan (p.30);
- ◆ Din lirica marină (p.31);
- ◆ LNR și colegile ei din străinătate, cdor (r) Neculai Pădurariu (p.32)
- ◆ Ziua Marinei - 2008 (p.34);
- ◆ Sistemul de navigație prin satelit „NAVSTAR/GPS“ - traducere, prelucrare și adaptare de cdor (r) Dan Leahu (p.36);
- ◆ O circumterea regală (VII), ing. Dan Stroescu (p.38);
- ◆ Evoluția portului Constanța, (p.39);
- ◆ Semnale editoriale, cdor dr. Marian Moșneagu (p.40);
- ◆ Informații-Noutăți (p.42);
- ◆ Cronica navală, cdor (r) Dan Leahu (p.43);
- ◆ Cupa ZIUA MARINEI la tenis, (p.43)
- ◆ Din viața LNR (p.44);
- ◆ Sporturi nautice (p.46);
- ◆ Mobilizarea Forțelor Navale ale principalilor participanți la prima conflagrație mondială, cpt. cdor. dr. Olimpiu Manuel Glodarencu (p.47);
- ◆ Decese (p.49).

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.:

cdor. (r) Dan LEAHU

cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

Consultant: comandor (r) Doru IONESCU

Secretar de redacție: Maria GROSU

Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r)

Neculai PĂDURARIU, ing. Florin

GUSMAN (București), dr. Ioan

PORUMB, dr. Carmen ATANASIU

(Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina),

Petre MARAVELA (Brăila),

Eugenia Lungu (Tulcea)

Corectură: ing. Ilarion BARBU,

cdor (r) Neculai PĂDURARIU

Tehnoredactare computerizată:

Maria GROSU, 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: Sorina CAZACU

Costul unui abonament anual: 20 RON

Vânzarea cu amănuntul: 6 RON/buc.

ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr:

Maria GROSU

Erată la numărul 67 al revistei

Pag.	Col.	Rd.	În loc de	Se va citi
24	1	8 de jos	sitem	sistem
33	1	la centru	Berdea Vasilica	Bordea Vasilica
33	2	13 de sus	twhnologies	technologies
41	1	24 de jos	nod	nord

DONAȚIE. În luna mai 2008 dl. ing. Silviu Morariu a donat Bibliotecii Centrale LNR un număr de 12 cărți de specialitate din biblioteca proprie, promițând ca gestul său să continue. Mulțumim!

Cdor(r) Dan Leahu dorește să scrie o istorie a Divizioanelor 81 și 84 vedete torpiloare pe aripi. Dl. comandor roagă pe toți cei care au lucrat în aceste unități să trimită fotografiile și opinii sau amintiri personale pe adresa: Leahu Dan, str. I.C. Brătianu nr.125, bl.PAV5, sc.A, et.1, ap.7, Constanța, sau pe e-mail: leahuoctav@yahoo.com. Toate fotografiile primite vor fi înapoiate posesorilor după copiere. Relații la telefon: 0722/533.750; 0241/612.532; 0341/457.409.

