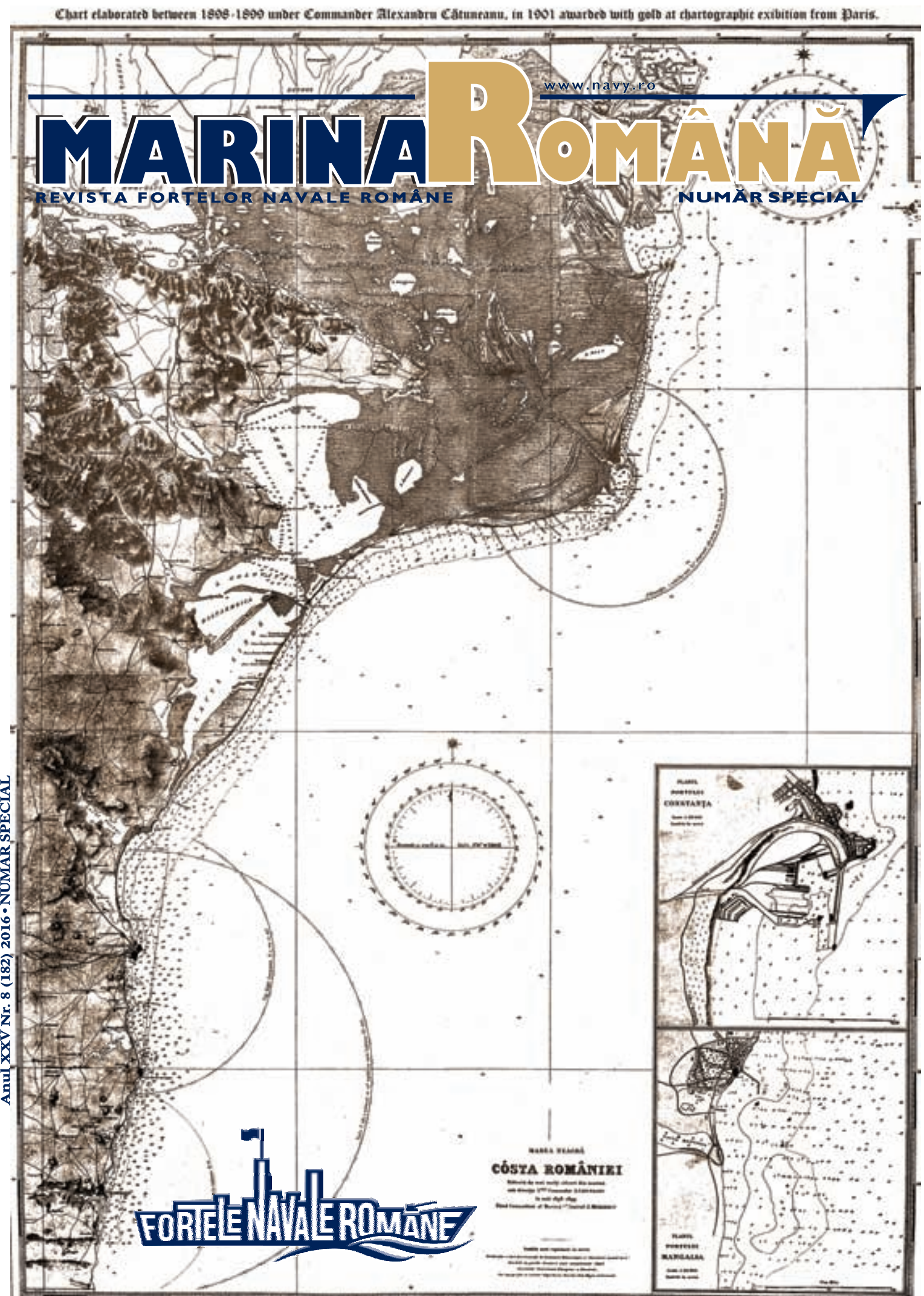




FORTELE
NAVALE ROMÂNE

Anul XXV Nr. 8 (182) 2016 • NUMĂR SPECIAL





Ochiul Flotei



▲ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța.

Aspect din timpul simpozionului cu tema „Viața și personalitatea comandorului Alexandru Cătuneanu”.
Primul din dreapta, Alexandru Pană, strănepotul comandorului Alexandru Cătuneanu.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU



◀ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța.
Contraamiralul de flotilă (rtr) ing. Corneliu Enăchescu, fost comandant al Direcției Hidrografice Maritime, în dialog cu echipa TVR Iași, condusă de Oana Lazăr.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU



▲ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța.

Aspect din timpul simpozionului cu tema „Viața și personalitatea comandorului Alexandru Cătuneanu”.
În primul rând, de la stanga la dreapta: comandorul (r) Vasile Necula, comandantul Direcției Hidrografice Maritime (2012-2016), contraamiralul de flotilă Daniel Căpățână, comandantul Flotei, comandorul Nicolae Vatu, șeful de stat major al Direcției Hidrografice Maritime și Oana Lazăr, jurnalist TVR Iași.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU

▶ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța.

Studentii Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, admirând exponatele din sala de tradiții a Direcției Hidrografice Maritime.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU



▶ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța.

„Actul de moarte” al comandorului Alexandru Cătuneanu, aflat la sala de tradiții a Direcției Hidrografice Maritime.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU





Comandorul Alexandru Cătuneanu, personalitate marcantă a Marinei Militare



Viceamiral dr. **Alexandru MÎRȘU**
Șeful Statului Major al Forțelor Navale

A trecut peste un veac și jumătate de când Vodă Cuza a pus bazele Marinei Militare moderne, începând un program naval ce viza nave, dar și cadre apte să le guverneze. Primii tineri, dornici să devină ofițeri de marină, au fost trimiși în Franța. Tradiția a continuat și sub regele Carol I, iar cel comemorat astăzi (23 noiembrie, n.n.), comandorul Alexandru Cătuneanu, face parte din acea elită desăvârșită, cu studii în țară și în Franța.

În ultimele două decenii ale veacului al XIX-lea, navigația astronomică se practica la toate navele, iar tânărul Alexandru Cătuneanu a înțeles necesitatea cunoașterii ei, specializându-se la cel mai vechi observator funcțional și astăzi, cel de la Paris.

Cunoștințele căpătate i-au stat la baza împlinirii misiunii dificile primite în anul 1896, aceea de a ridica harta coastei maritime românești. Trecuseră aproape două decenii de la revenirea Dobrogei la țară, se creaseră Divizia de

Mare și Serviciul Maritim Român și printre necesitățile arzătoare era și realizarea acestei hărți. Tânărul ofițer a primit această sarcină și timp de patru campanii de vară, a realizat împreună cu o echipă de ofițeri și marinari, măsurătorile, atât pe uscat, cât și pe apă, de la bordul bricului *Mircea* și al navei *Rahova*.

Bijuteria cartografică, realizată cu profesionalism și minuțiozitate, a fost tipărită la Paris și tot acolo a fost expusă și premiată în anul 1900 cu medalia de aur. A rămas valabilă cu corecțiile date de noile granițe ale României Mari, timp de 52 de ani, iar numele este *Harta Cătuneanu*.

Și numai pentru atât și memoria ofițerului este vie în Marina Militară. Dar el a avut o carieră ascendentă, ajungând succesiv, în fruntea celor două Divizii - de mare și de fluviu - și numai sfârșitul prematur a pus capăt abrupt acesteia.

Consider o datorie de onoare ce ne revine nouă, marinarilor de astăzi, să păstrăm vie amintirea acestui merituos ofițer de marină român. De asemenea, doresc să mulțumesc Direcției Hidrografice Maritime pentru că-i acordă locul cuvenit în cadrul istoricului ei, atribuirea numelui comandurului Alexandru Cătuneanu sălii de tradiții a direcției fiind o dovadă în plus.

La omagierea ofițerului la un veac de la dispariție, îmi permit să fac apel la Ordinul de zi dat în memoria sa de către comandantul Marinei Militare, contraamiralul Eustațiu Sebastian, în 31 ianuarie 1917: „Am primit tristă știre, încetarea din viață a comandurului Alexandru Cătuneanu, în urma unui accident de tren. Comandorul fusese trimis în serviciul Marinei. El a pierit jertfă a devotamentului său. Voi cei care l-ați cunoscut ca șef și om plângeți-l pe cel mai bun și prețios camarad, căci așa a fost pentru toți cei care au știut să-l aprecieze!”



Contraamiral de flotilă
dr. **Constantin CIOROBEA**
loțiitorul șefului Statului Major
al Forțelor Navale

Cel al cărui nume de mai bine de un veac i-a fost atribuit Hărții coastei românești a Mării Negre, comandorul Alexandru Cătuneanu, s-a născut la București, în ziua de 17 octombrie 1862, în familia Sidonie și a lui Constantin Cătuneanu.

La terminarea studiilor liceale (1881), a optat pentru Școala de Ofițeri, iar ca armă, a ales Marina, fiind avansat la absolvire, în grad de sublocotenent (1883). A fost repartizat la Corpul Flotilei, unde a efectuat practica marinărească la bordul navei-școală *Mircea*, precum și pe canoniera *Grivița*. Tânărul locotenent (a fost avansat în anul 1886) a beneficiat de o detașare în Marina Militară Franceză, unde a participat la două campanii de navigație, una în Caledonia și cealaltă în Extremul Orient (1887). De asemenea, pe timpul stagiului în Franța, și-a însușit cunoștințe în domeniul astronomiei nautice, al cartografiei, geodeziei și meteorologiei, atașat fiind la Observatorul Montsouris, din Paris. Aici a studiat sub directă îndrumare a viceamiralului Amedee Mouchez, directorul instituției. Cunoștințele dobândite aici i-au fost deosebit de utile pe timpul campaniilor de ridicare a hărții *Marea Neagră, coasta României*.

În anul 1888, a fost desemnat să facă parte din echipajul care a adus crucișătorul *Elisabeta* din Anglia, de la Șantierul New Castle, până la Galați. Comandantul Flotilei, colonelul Ioan Murgescu, concluzionează, în anul 1890, pe notarea ofițerului: „Locotenentul Cătuneanu a profitat mult de ambarcarea pe bastimentele franceze”. În același an, la 1 iulie, ofițerul a fost avansat în grad de căpitan și i s-a încredințat comanda navei *România*.

Următoarea comandă deținută de ofițer, a fost cea a navei-școală *Mircea*, pe care a condus-o în marșuri de navigație atât pe Marea Neagră, cât și pe Marmara și Egee.

Onor la comandor!

Pe timpul acestor marșuri, au fost efectuate măsurători și sondaje necesare determinării coastei și a adâncimilor, sub comanda locotenent-comandurului Al. Cătuneanu (a fost avansat în grad la 8 aprilie 1897). Echipa de marinari, care timp de patru ani a executat lucrări geodezice de-a lungul coastei, de la Constanța, până în sud, la granița cu Bulgaria, și în nord până la Stari-Stambul, a fost condusă de locotenentul Nicolae Ionescu-Johnson. Acesta a consacrat lucrărilor un capitol special, *Patru ani în baltă*, în memoriile sale. Datele primare au fost prelucrate de către ofițeri, la bordul bricului *Mircea*, sub coordonarea lui Al. Cătuneanu, a cărui contribuție la „definitivarea hărții a fost hotărâtoare”. Iată cum a descris comandorul N. Ionescu-Johnson momentul final: „Era mult după miezul nopții când am pus la punct ultimul calcul. N-am ținut seama că era târziu. Am alergat într-un suflet la comandorul Cătuneanu, să-i duc vestea cea mare. L-am trezit din somn... i-am sărit de gât. Comandorul a trecut cu vederea peste această abatere de la regulile disciplinei și ale politeței. Era și el emoționat. A poruncit să fie adusă o sticlă de șampanie și m-a obligat s-o beau cu el pentru sărbătorirea succesului”.

A urmat tipărirea hărții. La comanda Marinei Militare se afla contraamiralul Ioan Murgescu, unul dintre primii ofițeri români absolvenți ai Școlii Navale de la Brest. Acesta l-a contactat pe atașatul militar al Franței în România, cerându-i mijlocirea tipării de către specialiștii Serviciului de Hidrografie al Ministerului Marinei Franceze. Lucrarea a fost executată cu succes, mai mult, într-o anume etapă a elaborării, ea a fost prezentată în cadrul Expoziției Universale de la Paris - 1900, unde, datorită exactității și ținutei sale științifice deosebite, a fost medaliată cu aur. Astfel a fost răsplătită munca de pionierat și competența ofițerilor marinari români. Procesul de tipărire a cunoscut mai multe etape, cuprinzând o perioadă de patru ani, timp în care s-a purtat o bogată corespondență între locotenent-comandorul Al. Cătuneanu, Comandamentul Marinei Militare, Ministerul de Război și atașatul militar al statului român la Paris. Preocuparea majoră a fost realizarea unei hărți cât mai corecte, chiar dacă suma alocată era una mare. Comandantul Marinei Militare, comandorul Emanoil Koslinski, a trimis ministrului de Război, D. A. Sturdza, un raport, în iulie 1901, din care redăm: „Lucrarea este prea importantă și necesară navigatorilor, pentru a nu se profita de această ocazie ca să fie executată. Parte din cheltuieli se vor rambursa prin vinderea hărții la străini”.

Harta a fost gravată pe placă de aramă de către un cunoscut gravor francez, E. Delaune. În iunie 1904, au sosit în țară 1000 de exemplare, însoțite de placa gravată. După această hartă s-a navigat până în

anul 1952, ea suferise mici corecții în anul 1929.

Harta Cătuneanu a fost apreciată în anul 1906, de către un contemporan, locotenent-comandorul Constantin Ciuchi, drept: „cea mai exactă lucrare ce s-a executat vreodată, ce face onoare ofițerilor noștri de marină și în special locotenent-comandurului Alexandru Cătuneanu sub a cărui direcțiune s-a executat”.

De menționat că în urma acestor măsurători a fost ridicat și farul de aterizare de la Tuzla (1900), atât de necesar asigurării navigației în această zonă, știut fiind faptul că datorită stâncilor aflate sub apă, este o zonă în care se odihnesc epave ale multor nave. Astăzi, el este cel mai vechi far de pe coasta românească aflat în funcțiune.

În anul 1898, ofițerul a fost numit căpitan de port 1 la Constanța, iar în anul următor i s-a încredințat comanda bricului *Mircea*. În anul 1900 a fost numit comandant la Apărarea port-mine. Un an mai târziu, în calitate de comandant secund al crucișătorului *Elisabeta*, a efectuat cu acesta un marș de recunoaștere a coastelor asiatice ale Imperiului Otoman și Bosforului. În următorii trei ani a condus portul Constanța. În aprilie 1905 a fost mutat la Divizia de Dunăre.

Anul 1906 a însemnat avasarea ofițerului în grad de căpitan comandor, iar la 15 aprilie 1909 a fost numit comandant al crucișătorului *Elisabeta*. La puțin timp după preluarea comenzii, la bordul navei au fost montate tunuri noi, *Saint Chamond*, iar în luna august au fost executate trageri de artilerie cu piesele de 120 mm și 75 mm, în zona Sf. Gheorghe.

În ziua inaugurării portului modern Constanța, 27 septembrie 1909, de la bordul navei au fost trase 21 de lovituri de tun. Din luna octombrie 1910, ofițerul a fost mutat la Direcția Marinei din cadrul Ministerului de Război, în funcția de director, funcție de care s-a achitat în mod lăudabil. După patru ani, a revenit în Marină, la Galați, fiind numit la comanda Diviziei de Dunăre. La organizarea de război a Marinei Militare, martie 1914, comandorul Al. Cătuneanu, fusese avansat în grad în anul 1911, a fost mutat la comanda Depozitelor Generale ale Marinei.

S-a stins din viață în tragedia feroviară din gara Ciurea, Iași, în ziua de 31 decembrie 1916. De-a lungul carierei sale, ofițerul a fost decorat cu: Ordinul sârbesc *Tacava*, Ordinul *Coroana României*, clasa a V-a, în grad de cavaler, 1898, Ordinul *Sf. Alexandru* (Bulgaria), 1900, Semnul *Serviciul Onorific de Aur* pentru 25 de ani de serviciu, 1904, Ordinul *Steaua României*, clasa a V-a, în grad de cavaler, 1906, Ordinul *Coroana României*, în grad de ofițer, 1912, Ordinul *Sf. Stanislav*, Mare Ofițer, cu placă, 1912 și Medalia *Bărbăție și Credință*, cls. I, 1914.



Foto: Cristian VLĂSCĂNEANU

Statul Major al Forțelor Navale în parteneriat cu TVR Iași au inițiat și planificat evenimente de comemorare și restaurare memorativă a comandorului Cătuneanu, evenimente în seria cărora se înscrie și simpozionul organizat de Direcția Hidrografică Maritimă, miercuri, 23 noiembrie. Un simpozion cu tema „Viața și personalitatea comandorului Alexandru Cătuneanu”, menit a marca un veac de la trecerea în neființă a celui care a pus bazele Hidrografiei în România și a realizat prima hartă românească a Coastei României de la Marea Neagră, lucrare deosebit de valoroasă pentru Marina noastră, premiată, datorită exactității și ținutei sale științifice remarcabile, cu distincția cea mai înaltă, medalia de aur, la Expoziția Universală de la Paris, din anul 1900. Menționăm că după această hartă, cunoscută sub denumirea de „Harta Cătuneanu”, s-a navigat până în anul 1952 . Ceea ce este interesant, impresionant și demn de semnalat, este faptul că la suprapunerea hărților digitale de astăzi, (hartă din 2014) realizate de specialiștii hidrografi, peste „Harta Cătuneanu”, diferențele sunt nesemnificative, iar după aproape un veac, vorbind de vechime ca timp, dar și tehnologică, precizia este atât de apropiată de harta actuală.

De ce a fost aleasă ca locație Direcția Hidrografică Maritimă este simplu de înțeles: „Comandorul Alexandru Cătuneanu este considerat de noi avangarda hidro-

grafie și cartografiei românești, aș spune eu că este patronul spiritual al instituției pe care o conduc. Ca semn de recunoștință și apreciere al aportului deosebit al comandorului Cătuneanu l-a adus la asigurarea siguranței de navigație în zona de responsabilitate a României, sala în



Comandorul Alexandru Cătuneanu

care se desfășoară simpozionul, nava hidrografică maritimă și cele trei șalupe de cercetări hidrografice, poartă numele comandorului Alexandru Cătuneanu”, a precizat comandorul Nicolae Vatu, șeful de stat major al Direcției Hidrografice Maritime.

În deschiderea evenimentului a fost citit mesajul șefului Statului Major al Forțelor

Navale. Despre viața, personalitatea și realizările remarcabile ale comandorului Alexandru Cătuneanu au susținut alocuțiuni comandorul (r) dr. Adrian Filip și contraamiralul de flotilă (r) dr. Aurel Constantin, foști comandanți ai Direcției Hidrografice Maritime, doamna dr. Mariana Păvăloiu, căpitan-comandorul Cezar Popa, specialist al instituției gazdă și, nu în ultimul rând, strănepotul comandorului Cătuneanu, domnul Alexandru Pană, care a readus în discuție momentul 1985, când comandorul Alexandru Cătuneanu a fost redescoperit și activitatea sa reamintită, prin donația hărții, a unor diplome, brevete, medalii și fotografii, Muzeului Marinei Române, de către mama domnului Pană, Alexandra Cătuneanu, nepoata comandorului Cătuneanu. Cu această ocazie, domnul Pană a îmbogățit colecția de documente care aparțin străbunicului, cu încă o fotografie de familie, în care comandorul Cătuneanu apare, în uniformă, alături de soție și cei trei copii, și un exemplar din almanahul Gotta: „Despre străbunicul meu Alexandru Cătuneanu s-au spus multe lucruri. A fost o perioadă grea când a fost realizată această hartă. Eu ce pot să vă povestesc? Cum comandorul Alexandru Cătuneanu fusese uitat în Marina românească, prin 1985, într-o perioadă destul de grea, mama mea, care posedea această hartă, care mai avea câteva diplome, brevete, medalii, fotografii, m-a întrebat dacă sunt de acord să le donăm Muzeului Marinei, și, bineînțeles, că am fost de acord. De fapt acesta a



Foto: Ionuț FELEA

Aspect din timpul lansării volumului „Mari caractere în Istoria Marinei”, în aula Statului Major al Forțelor Navale.



Foto: Cristian VLĂSCĂNEANU

Alexandru Pană, strănepotul comandorului Alexandru Cătuneanu.

fost primul pas în reamintirea activității comandorului Alexandru Cătuneanu. Am mai adus astăzi o poză, care nu cred că era aici, Alexandru Cătuneanu împreună cu soția și cu cei trei copii. Pe mine ce m-a impresionat? E o poză de familie, dar el era în uniformă. Din ce îmi spunea mama mea, el a fost întotdeauna o persoană care ținea foarte mult la uniforma pe care o purta și pe care o respecta”.

De asemenea, a luat cuvântul și contraamiralul de flotilă (rtr.) ing. Corneliu Enăchescu, cel care a trezit emoție și a transpus auditoriul înapoi în timp, în anul 1949, pe când avea doar 22 de ani și era tânăr ofițer cu navigația, prima funcție pe care a avut-o pe canoniera Slt. Ion Ghiculescu, povestind de singura hartă românească, singurul instrument de lucru, „Harta Cătuneanu”, pe care făcea însemnări și lucra cu creionul și guma de șters și despre care spune că era „foarte bună”. Aflăm că întreg războiul, de altfel, s-a purtat având doar patru hărți, trei

englezești și „Harta Cătuneanu”: „Sunt ofițer de marină, pensionar. Promoție 9 mai 1949, aspirant. Prima funcție pe care am avut-o în Marina Militară a fost ofițer cu navigația pe canoniera «Slt. Ion Ghiculescu». La bordul navei, când am luat funcția în primire, de ofițer cu navigația, nu aveam decât patru hărți, ca apoi să mă lămuresc că întreg războiul dus de noi împotriva rușilor timp de trei ani s-a bazat pe patru hărți. Trei hărți englezești și una românească, a lui Cătuneanu. Cele trei englezești erau Marea Neagră partea de Vest, Marea Neagră partea de Est, la o scară mică, cu detalii foarte puține, o hartă la o scară ceva mai acceptabilă, de la Odessa la Kaliacra și Harta Cătuneanu. Alte hărți nu aveam. A fost foarte bună, eu am navigat după ea în misiunile pe care le-am avut, asiguram circulația navelor în zona de responsabilitate a țării noastre. Pentru noi a fost mare lucru că am avut această hartă. La bordul navei am aflat prima dată de Cătuneanu de la comandantul care îmi spunea: «Vezi Harta Cătuneanu, este cam ștersă că au lucrat mulți pe ea. O hârtie bună, dar dacă lucrai cum era pe vremuri cu creion cu mină, iar mina trebuia să fie moale, să nu zgârie hârtia și apoi să ștergi cu radiera, nu poate să țină o veșnicie». Atunci am întrebat cine a fost Cătuneanu. Am fost privit suspicios și răspunsul a fost: «Un ofițer de marină. De ce?» Pentru că după instaurarea regimului comunist la noi în țară, pe 6 martie 1945, nu a mai fost permis să-ți lauzi tu oamenii tăi români sau pe cei din vestul Europei, ci pe cei din răsărit, pe ruși. Îți era teamă să vorbești, dacă acesta o fi fost burghezo-moșier, dacă aparține unei anumite orânduiri sau a avut neamurile legionare și, astfel, lumea se ferea. Au fost vremuri triste în perioada 1948-1951. Nu erai sigur de azi pe mâine. Și în această situație lumea se ferea să vorbească. Mă bucură că am ajuns să trăiesc și aceste vremuri când poți lauda

pe oamenii români care și-au făcut datoria la timpul respectiv”.

Printre invitați s-au aflat, contraamiralul de flotilă Daniel Căpățână, comandantul Flotei, comandorul conf. univ. dr. ing. Octavian Tărăbuță, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, alături de studenții din anul I pentru care simpozionul a fost o veritabilă lecție de istorie, având astfel de învățat din modul în care înaintașii lor și-au îndeplinit îndatoririle.

Doamna dr. Mariana Păvăloiu, inițiatorul acestui demers lăudabil: „Este anul în care comemorăm un veac de la intrarea României în război. Cu acest gând m-am întors la istoria Marinei și mi-am amintit că o personalitate absolut specială, comandorul Alexandru Cătuneanu, realizatorul primei hărți hidrografice a Coastei românești a Mării Negre, a murit în ultima zi a anului pe stil vechi 1916, în dezastrul de la Ciurea. Și am făcut un documentar, l-am trimis la Statul Major al Forțelor Navale, l-a văzut domnul contraamiral de flotilă dr. Constantin Ciorobea, l-au văzut și alți factori de răspundere, și, iată că, astăzi, avem bucuria și onoarea desigur, de a comemora acest om absolut special care, așa cum spuneam, numai dacă ar fi făcut harta și ar fi meritat să fie memoria lui vie în Marina militară. Dar el a fost un ofițer desăvârșit, cu o carieră frumoasă și ceea ce am început aici, la Direcția Hidrografică Maritimă, va continua prin simpozioane ce vor fi ținute în unități ale Marinei și, de asemenea, prin ultimul moment care va încununa comemorarea, în Gara Ciurea, unde s-a săvârșit din viață, cum spuneam, la 31 decembrie 1916/13 ianuarie 1917. Cătuneanu face parte din acea generație de aur francofilă și francofonă. S-a desăvârșit în Franța în studii de ofițer de marină, a studiat astronomia nautică, să nu uităm că navigau după navigație astronomică, a simțit nevoia să facă ceva și este un model. A simțit ce le trebuie în Marină, a realizat cu succes, bineînțeles cu o echipă mare, a avut curajul, a avut inițiativa și asta cred că ar trebui să înțeleagă ofițerii noștri, maiștrii noștri, oamenii care lucrează în Forțele Navale”.

Simpozionul a deschis astfel, o serie de manifestări, care au ca scop restaurarea memoriei personalității comandorului Alexandru Cătuneanu, acestea urmând să se încheie, așa cum a precizat și doamna dr. Mariana Păvăloiu, cu dezvelirea unei plăci comemorative în Gara din Comuna Ciurea, județul Iași, locul unde s-a petrecut cea mai mare catastrofă feroviară din România, la data de 31 decembrie 1916 /13 ianuarie 1917, tragedie în care comandorul Cătuneanu și-a găsit sfârșitul.

Și cum altfel se putea încheia o astfel de zi, dacă nu cu o vizită la nava maritimă hidrografică, navă care poartă cu mândrie numele comandorului Alexandru Cătuneanu. ■



Foto: Cristian VLĂSCĂNEANU

Mariana mea. Poem de reporter naiv

Oana LAZĂR
TVR Iași

Reporterul seamănă cu marinarul. E curios, îi plac depărtările și oamenii noi. El se desprinde de pământ cu mare ușurință, dar nu spre un alt țărm, ca marinarul, ci spre o nouă poveste, către un nou personaj. El navighează pe mări interioare. Adâncimile îi aparțin. El crede că ar putea schimba lumea cu un reportaj, că nordul este sinceritate și emoția un fel de nadir...

Reporterul seamănă cu marinarul. E visător, cu capul în nori, cum se zice, dar și cu picioarele pe pământ, sau, mă rog, scândura corabiei, ceva ferm, orice s-ar putea numi pământ... Reporterul, ca și marinarul, scrie în fiecare zi. Jurnal de bord sau altceva. E chelțuitor cu propria energie, e înflăcărat și entuziasmat, ascultă poveștile altora cu nesațiu, oriunde ajunge. Și apoi le poartă cu el, repovestindu-le altora. Adună fragmente din tot ce vede, din tot ce simte. Când e acasă, vrea pe mare. Când e în larg, îi este dor de casă. La fel și reporterul, el este prizonierul propriei lui libertăți. Căci nu e niciunde confortabil, decât în istorisirile altora, pe care le aglutinează și le șlefuiește și le recrează. Și cu cât e mai interesantă povestea, cu atât o spune și el mai frumos... De la lume adunate și iarăși la lume date...

Marinarul poate să aibă și el rău de mare. Așa cum reporterul are întotdeauna rău de pagină albă, rău de cameră *on air*, rău de microfon... Ca și marinarul, reporterul are nevoie

de echipă. De oameni buni. Și de vreme bună. Trebuie să fie curajos în furtună și răbdător în acalmie. Să aibă noroc să întâlnească pe cine trebuie, când trebuie.

Eu, reporter, am avut noroc și am întâlnit-o pe Mariana Păvăloiu. O femeie ca o carte. De la care ascult și învăț de când o cunosc. E un compendiu, o enciclopedie. M-a purtat, ca o mare călăuză, prin biografiile adevăraților eroi ai Marinei Române, mi-a explicat genealogii aristocrate și mi-a desfășurat lecții întregi despre Dimitrie Știubei sau Leon Ghica, despre marinarii militari și faptele lor importante.

Eu am avut mare noroc cu Mariana Păvăloiu. Cu ea alături, am fost singurul reporter care, în dulcele târg al leșilor, într-un oraș atât de departe de mare, am îndrăznit să spun la televizor poveștile Marinei și ale marinarilor care plecaseră din Moldova sau care, în vreun fel sau altul, aveau legătură cu „*țărul meu ieșean*”. Astfel, persuadată și entuziasmată în câțiva ani, am adunat în arhiva de filme a Studioului Iași a Televiziunii Române o sumă de reportaje care, pe măsură ce timpul trece, devin tot mai valoroase. Pentru că personajele au dispărut, oamenii au murit, dar *pilda lor și valorile conținute au rămas*.

De data aceasta, Mariana Păvăloiu, mi-a vorbit despre comandorul Alexandru Cătuneanu. Despre „Harta” care îi poartă numele și despre finalul tragic în accidentul de la Ciurea, lângă Iași, acum o sută de ani. Așa

că iată-mă, cu echipă de televiziune cu tot, aliniată la *simpozionul „Viața și personalitatea comandorului Alexandru Cătuneanu”*, la centenarul morții sale, la momentul de recuperare a unei biografii strălucite și de evocare a unei mari personalități.

Este o onoare pentru mine, reporter, să cunosc alți visători și alți entuziaști, să fiu din nou „*secundul*” Marianei Păvăloiu, în opera ei de recompunere și de restaurare a figurii marelui Alexandru Cătuneanu. Pentru aceasta, adaug documentarul despre comandorul Alexandru Cătuneanu în șirul celorlalte filme cu marinari pe care le-am realizat la TVR Iași. Cu mențiunea clară, ca o geamandură, că motorul central al acestei restaurări memoriale este, din nou, dr. Mariana Păvăloiu. Ea m-a convins că mai putem face împreună un film și un eveniment, ea mi-a insuflat energia și mi-a înflăcărat imaginația de reporter visător care crede că ajunge la un pământ nou, un liman frumos, de câte ori spune o nouă poveste. Și-mi vine acum în gând un vers dintr-un poet ieșean, Mihai Ursachi: „*acest liman e totuși naufragiu...*”.

Poetul vorbea despre colinele vechiului târg ieșean, despre Țicău, acolo unde am făcut prima filmare cu Mariana Păvăloiu, despre pictorul comandor Dimitrie Știubei. Era anul 2002. Acum facem un film despre comandorul Alexandru Cătuneanu. E deja 2017. E ca un fel de statornicie în iubire. ■

MARI PERSONALITĂȚI DIN ISTORIA MARINEI ROMÂNE COMANDORUL ALEXANDRU CĂTUNEANU (1862-1916)

Comandor (r) dr. **Adrian FILIP**
Comandant al Direcției
Hidrografice Maritime 2010-2012

Alexandru Cătuneanu s-a născut la 17 octombrie 1862, la București, în vremurile unor transformări profunde pentru România. S-a născut în perioada în care Principatele Române, evoluau spre o Românie unită, spre un regat ce avea cu totul alt statut în Europa, decât cel al principatelor. A trăit sub efectele domniei lui A.I. Cuza (1859-1866), care a pus bazele dezvoltării României moderne.

Cătuneanu a fost contemporan al unor ample transformări petrecute în România și aici vorbim: despre Unire, despre crearea primului Parlament unic al României și al primului guvern unitar, de adoptarea primei Constituții românești, despre reforma electorală, reforma agrară și reforma învățământului și despre secularizarea averilor mănăstirești. Experiența schimbărilor începute de Cuza, a continuat cu transformarea României într-un stat european sub Carol I.

Aceasta a fost pe scurt lumea pe care a prins-o Cătuneanu, în cei 54 de ani pe care i-a trăit, până la marea tragedie de la Ciurea/ de lângă Iași, probabil cel mai mare accident feroviar din acele timpuri.



Navă de transport trupe din clasa Annamite.

Zona de supraveghere a Escadrei navale franceze a Extremului Orient.



Am spus întotdeauna, că statele puternice - și aici nu vorbesc doar de marile puteri -, în perioadele marilor schimbări, dau și oameni pe măsura epocii, iar eroul poveștii noastre a fost unul dintre aceștia.

După absolvirea Școlii de Ofițeri, a fost repartizat în Corpul Flotei până în 1886. La 1 aprilie 1886 îl găsim în echipajul bricului *Mircea* cu gradul de locotenent, sub comanda căpitanului Irimescu Ilie și a secundului, Cpt. Eustațiu Sebastian.

În 1887, a fost trimis pentru specializare în Franța. Aici, a fost ambarcat pe *Annamite*, o navă de transport trupe, aparținând Escadrei navale franceze a Extremului Orient, bazată în Yokohama ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Escadre_d'Extrem-Orient_\(France\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Escadre_d'Extrem-Orient_(France))) - un echivalent al navelor de desant din timpurile noastre, dacă vrem să facem cât de cât o analogie navală. La bordul acestei nave a participat la supravegherea coastei chineze, misiune instituită la finalul Războiului franco-chinez din 1885; după care, nava, și-a continuat marșul de supraveghere a arhipelagului Noua Caledonie (în vestul Pacificului, în apropiere de Malaesia). Dacă ne uităm pe o hartă, înțelegem ce înseamnă o asemenea misiune, la final de război, în Oceanul Pacific.

După încheierea stagiului ambarcat pe nava *Annamite*, își continuă studiile la Observatorul Astronomic din Montsouris din Paris - creat în 1666 de Ludovic al XIV-lea, la propunerea Primului Ministru, Jean Baptiste Colbert.

Aici sub supravegherea șefului observatorului, amiralul Mouchez, este implicat în derularea proiectului Harta Cerului, - început în 1887 -, la care participă 180 de observatoare din întreaga lume.

În același timp își desăvârșește pregătirea în domeniul navigației, hidrografiei, cartografiei, astronomiei și meteorologiei marine, cunoștințe care-i vor folosi pe timpul ridicărilor hidrografice și

întocmirii primei hărți maritime românești. Se întoarce în țară cu specializarea de ofițer hidrograf.

La sfârșitul lui 1888, locotenentul Cătuneanu, este trimis în Anglia, împreună cu colonelul de marină Ioan Murgescu, maiorul Emanoil Koslinski, locotenentul Ioan Coandă și inginerii Izvoranu, Alexandrescu și Cupșa pentru a aduce în țară crucișătorul ușor *Elisabeta*, comandat cu un an înainte, Șantierelor Armstrong.

Este avansat la gradul de căpitan la 1 iulie 1890, iar în octombrie este numit comandant al navei *România*.

În 1891 este numit ofițer secund pe bricul *Mircea*, sub comanda maiorului Emanoil Koslinsky, unde participă în prima parte a anului la campania de navigație din Marea Neagră, iar din iulie până în septembrie, la o a doua campanie de navigație, în Marea Egee.

Din 1892 până în 1895, este încadrat la Administrația Centrală a Războiului, la Diviziunea Echipajelor, Inspectoratul Navigației și al Porturilor, Depozitul și Comandamentul Flotei, unde îndeplinește funcția de șef al biroului și mai târziu al Serviciului tehnic.

Începând cu 1896, pe baza experienței acumulate, îndeplinește funcția de Căpitan de Port clasa I, la Constanța - un fel de Șef al Portului Constanța, la 34 de ani.

La începutul lui iulie 1897, bricul *Mircea* începe o campanie de măsurători hidrografice pentru întocmirea unei hărți maritime a părții de vest a Mării Negre. Din echipa de specialiști atașată bricului *Mircea* făcea parte și căpitanul Alexandru Cătuneanu.

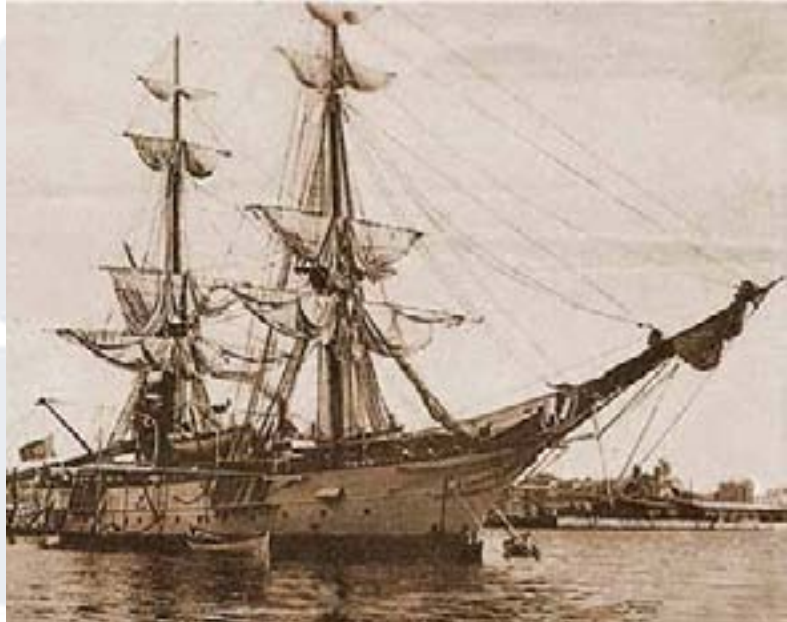
În august 1899, cu gradul de locotenent-comandor, este numit comandant al bricului *Mircea*, navă cu care execută măsurători hidrografice și pentru prima dată, măsurători magnetometrice de-a lungul coastelor României, împreună cu academicianul Hespites Ștefan.

Imaginea generală a Observatorului de la Montsouris în 1877.





Crucișătorul ușor *Elisabeta*.



Nava Școală *Mircea*.

Datele rezultate din măsurătorile efectuate de echipa coordonată de Cătuneanu între anii 1897-1899, vor fi folosite pentru întocmirea, primei hărți maritime românești de navigație. Harta cuprindea țărmul de vest al Mării Negre între Ilanlâc și Gura Stari – Sтамbul și a fost tipărită cu sprijinul Legației Franceze la București, în cadrul Institutului de Hidrografie al marinei franceze, fiind premiată cu medalia de aur, la Expoziția Universală de la Paris din anul 1900 – la secțiunea hărți maritime.

Dacă studiem puțin ce însemna pentru întreaga lume civilizată, a începutului de secol XX, Expoziția Universală de la Paris, putem să înțelegem valoarea acestei medalii de aur pentru România, și performanța specialiștilor hidrografi și cartografi români, pionieri ai acelor timpuri.

În lume doar marile puteri maritime aveau capacitatea științifică și tehnică să întocmească hărți la un asemenea nivel calitativ. „Harta Cătuneanu” datorită

exactității sale a fost folosită în următoarea jumătate de secol, cu mici corecturi, făcute după 1929; corecturi datorate schimbării configurației fundurilor în unele zone.

După finalizarea hărții, Cătuneanu este numit comandant al Apărării porturilor, iar anul următor, în funcția de comandant secund al crucișătorului *Elisabeta*, la bordul căruia participă la recunoașterea coastelor estului și nordului Mării Negre și a strâmtorii Bosfor. În cadrul acestei misiuni execută instruirea echipajului prin lansarea de torpile, trageri cu artileria de la bord, și manevre tactice.

Din 1901, îndeplinește din nou funcția de căpitan al portului Constanța, fiind și profesor la Școala de Marină, iar în 1903, este repartizat la Divizia de Dunăre, unde comandă șalupa *Vedea*. În 1905 comandă Compania Galați, iar după avansarea la gradul de căpitan-comandor, în 1906, revine la Divizia de Mare. În 1908, odată cu constituirea primei escadre de război la Dunăre, ofițerul Alexandru

Cătuneanu trece la Divizia de Dunăre, unde în anul următor i se încredințează comanda vedetei *Valter Mărăcineanu*, iar spre sfârșitul anului este ambarcat pe monitorul *Mihail Kogălniceanu*. În 1909 revine la Divizia de Mare, ca ofițer pe crucișătorul *Elisabeta* și, mai apoi comandant al crucișătorului. Pe această funcție participă la exerciții de debarcare la Capul Midia și la inaugurarea silozurilor din Constanța, iar în decembrie 1909, la funeraliile Marelui Duce Mihail Nicolaevici, ce au avut loc în portul Sevastopol. Este numit comandant al Diviziei de Mare.

În 1913, este ambarcat ca ofițer secund pe monitorul *Ion Brătianu* participând la cel de-al Doilea Război Balcanic. Mai târziu este numit director al Direcției Marine din Ministerul de Război până în 1914, când este numit comandant al Diviziei de Dunăre.

Se stinge din viață, la 31 decembrie 1916/13 ianuarie 1917, în cel mai mare accident de tren din istoria României - Catastrofa de la Ciurea. ■



Catastrofa feroviară de la Ciurea.

Foto: Wikipedia

Harta comandor Alexandru Cătuneanu

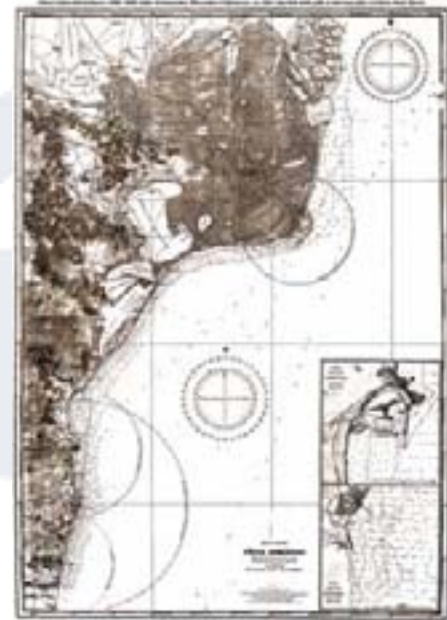
Contraamiral de flotilă (rtr) ing.
Corneliu ENĂCHESCU

Este cunoscută de ofițerii de marină sub această denumire. Corect titlul este „Harta MĂRII NEGRE – Coasta României” Era harta la scara 1/ 250.000 ce cuprindea litoralul de la capul ILANLÎC LA GURA STARÎI STAMBUL.

În Școala Navală, fiind elev în perioada 1947 – 1949, la cursul de navigație predat de comandorul Ioan Stoian și locotenentul Gheorghe Balaban nu s-a amintit nimic despre comandorul Alexandru Cătuneanu. După avansarea la gradul de sublocotenent (aspirant) promoție 9 mai 1949, am fost repartizat la prima mea funcție în Marina militară – ofițer cu navigația pe canoniera *Sublocotenent Ion Ghiculescu*.

Aveam la bord în camera de navigație 5 hărți la diferite scări pentru a se putea naviga în Zona de responsabilitate a României la Marea Neagră.

De la comandantul canonierei, devenită ulterior dragor de bază (D.B.-1) locotenent-comandor Constantin Costăchescu, promoție 1936 (a nu se confunda cu Bibi Costăchescu, promoție 1930) am aflat de Alexandru Cătuneanu. Era o hartă foarte bună la scară destul de mare 1/250.000



cuprinzând multe detalii la litoral. Ar putea fi folosită și astăzi. Am navigat foarte bine executând misiuni de distrugere a minelor rupte din barajele de mine ce reprezentau pericole pentru navele civile care navigau de la Bosfor la Odessa, aterizând pe Insula Șerpilor, prin apropierea apelor noastre teritoriale.

Se vorbea discret de Cătunenu. Nu era la modă să pomenești (lauzi) personalități din România sau Europa de Vest. Ofițerii români erau catalogați că au făcut parte din Marina Regală, Marina Regelui, în plus au aparținut vechiului regim burghezo-moșieresc. Au slujit burghezia și monarhia, nu poporul român. Acest lucru s-a spus și despre Cătuneanu, motiv pentru care nu se amintea.

În anii 1950 – 1951, pe când eram ofițer cu navigația și cifru pe distrugătorul *Mărășești*, am primit ordin de a preda hărțile Cătuneanu ca nemaifiind de actualitate.

Realitatea era alta. O știam cu toții, dar ne feream să vorbim. În octombrie 1948, când eram sergent anul II la Școala Navală, s-a primit ordin să se distrugă prin ardere toate cărțile din biblioteca unității, deoarece se considerau cărți burgheze. Majoritatea erau ștampilate cu ștampila pe care scria Marina Regală.

S-au ars toate cărțile privind luptele navale. Erau tipărite în limba franceză.

Harta de navigație întocmită de comandorul Alexandru Cătuneanu s-a retras de la bordul navelor pentru motivul că fusese întocmită de un ofițer din Marina Regală a cărui origine socială era necunoscută (suspectă). ■

Comuna Ciurea – capăt de drum pentru comandorul Alexandru Cătuneanu



Comuna Ciurea este situată în partea de sud a județului Iași, fiind una dintre comunele mari ale județului. Se învecinează cu municipiul Iași și cu cinci comune astfel: în partea de vest, comuna Mogoșești, pe o distanță de 7 km; la S-V, comuna Grajduri; la S-E, comuna Dobrovăț, pe o distanță de 11,2 km; la E, comuna Bârnova, pe o distanță de 11,8 km; la N-V comuna Miroslava, pe o distanță de 5,4 km; la N municipiul Iași, pe o distanță de 5 km.

În catalogul documentelor moldovenești, la sfârșitul secolului al XVII-lea, este atestată documentar pentru prima dată comuna Ciurea, ce deținea o populație de origine ucraineană, maghiară și sârbă, aceștia fiind numiți poslușnici. Însă, denumirea comunei Ciurea provine de la începutul secolului XIX, de la câteva familii de țigani ciurari (foști robi mănăstirești) care și-au construit

locuința pe platoul Șapte Tei, loc ce primește numele de Valea Ciurarilor, ulterior dând denumirea satului.

Comuna Ciurea are în componența sa 7 sate: satul Ciurea (reședință de comună); satul Hlincea; satul Piciorul - Lupului; satul Curățuri; satul Slobozia; satul Lunca - Cetățuii; satul Dumbrava.

Comuna Ciurea deține 4,5% din suprafața totală a Zonei Metropolitane Iași și 0,9% din suprafața totală a județului Iași. Populația stabilă a comunei Ciurea, potrivit datelor de la Institutul Național de Statistică era, în anul 2012, de 12.604 persoane. La Recensământul Populației și Locuințelor din anul 2011, 87,6% din locuitorii comunei sunt de etnie română, iar 6,1% sunt romi. Densitatea populației era de 250,6 loc/kmp, la nivelul întregului teritoriu (5.029 ha).

Legătura cu Municipiul Iași este asigurată de drumul județean 248C și de trenurile personale cu ruta prin comuna Ciurea, pe parcursul comunei fiind trei stații CFR.

Feroviar: satele Hlincea, Curățuri, Slobozia și Dumbrava au acces indirect la calea ferată, distanța maximă de stația CFR fiind de 2 km (Slobozia). Comuna Ciurea este strabătută aproape diametral de calea ferată Iași-București de la N la S, cu stație în Piciorul Lupului (<http://www.comunaciurea.ro/>).

La Ciurea, în ianuarie 1917, a fost iadul pe pământ, „iadul adevărat în toată grozăvenia lui”, așa cum scrie Elena Emândi într-un volum de memorii din 1919 (<http://www.historia.ro>). În lucrările și articolele scrise despre catastrofa feroviară de la Ciurea se avansează impresionantele cifre de 800, 1.000 sau peste 1.000 de morți. Victimele deraierii trenului Galați-Iași au fost înmormântate în gropi comune, pe câmpul din spatele gării Ciurea. Astăzi, doar o singură cruce mai amintește de catastrofă, cea a lui Vasile Cantacuzino, fiul eminentului jurist și om politic Matei Cantacuzino.

Facerea **HĂRȚII CĂTUNEANU** în memoriile comandorului Nicolae Ionescu-Johnson

Dr. Mariana PĂVĂLOIU

Unul dintre membrii echipei de tineri ofițeri de marină care au participat voluntar la facerea *Hărții Cătuneanu*, a fost comandorul Nicolae Ionescu-Johnson (1875 – 1956), sublocotenent de marină la data începerii lucrărilor cartografice. În lucrarea sa memorialistică, intitulată *Însemnările unui marinar*, Editura de stat pentru literatură și artă, București, 1956, 2 vol., i-a dedicat un capitol sugestiv numit *Patru ani în Baltă*.

Ofițerul amintește de propunerea făcută de către comandantul staționarului englez *Cocatrice*, aflat la Sulina, de a executa o hartă la zi a coastei maritime românești, la care comandantul Flotei a răspuns că „*lucrarea se află în curs de executare. În același timp, comandorul Cătuneanu, ofițer cu studii speciale de astronomie și geodezie, a primit sarcina să înceapă imediat lucrările pentru întocmirea unei astfel de hărți*”.

În prealabil, comandantul înaintase către ministrul de Război, Raportul nr. 3036/14 iunie 1897, ce fusese aprobat după două săptămâni, în care expunea necesitatea ridicării acestei hărți. Raportul venea cu precizări clare în ceea ce privea etapele lucrărilor, obiectivele dar și detalii tehnice, ceea ce ne îndrituiește să afirmăm că din colectivul care a redactat amplul raport a făcut parte și Alexandru Cătuneanu. Cităm: „*Lucrarea se va lega cu harta Țării, determinându-se punctele de reper de pe mal în raport cu punctele Avretiuc-Abdulah-Tuzla din triunghiulația Hărții Dobrogei, se vor reconstitui piramidele din aceste puncte.*”

Punctele de reper – mal, care vor servi la determinarea pozițiilor sondei se vor alege în locurile cele mai vizibile de pe coasta malului, la aproximativ 250 m. Pozițiile se vor determina prin drumuire cu teodolitul, lanțul ori stadia, din 5 în 5 km se vor așeza puncte principale ale căror poziții se vor determina în raport cu triunghiulația Avretiuc-Abdulah-Tuzla. Pe aceste puncte principale se vor ridica piramide mici de 6 – 7 m înălțime, cu scânduri vâruite și cap negru și se vor alege astfel ca să fie vizibile 5 Mm spre larg ș.a.m.d.”.

În legătură cu *Operațiile pe apă*, raportul preciza: „*Se vor întrebuița o șalupă cu aburi de la crucișătorul «Elisabeta» și două sau trei bărci de la bricul «Mircea», șalupa sau o barcă va merge cu ofițerii și oamenii necesari pentru sondare, celelalte două vor servi pentru prelungirea pe apă a aliniamentelor profilelor mari, când nu se vor putea distinge bine semnalele de pe mal, care determină aceste profile...”.*

Raportul se încheia astfel: „*Doresc ca lucrarea aceasta să fie executată cu toată precizia, că ofițerii însărcinați cu ea nu vor cruța nicio oboseală pentru a prezenta o lucrare care va fi publicată pentru a înlesni și face sigură navigația pe coastele românești, a căror cunoștință lasă foarte mult de dorit astăzi*”.

Comparând textul raportului cu cel al *Însemnărilor* lui Ionescu-Johnson, am constatat advența faptelor enunțate în raport cu cele petrecute pe teren, relatate când cu o notă hazlie, când



cu o ușoară mâhnire, dar mereu cu scrupulozitate, de către comandorul Nicolae Ionescu-Johnson. „*Greutățile și surmenajul unei astfel de campanii ce se ducea departe de viața urbană, dar și problemele financiare – sumele alocate nu acopereau cheltuielile cotidiene – hrană, cazare, iar autoritățile locale ridicau problema bugetului redus*”. Și totuși: „*Am rămas să continuăm lucrarea cu ambiția de a dovedi străinilor că putem realiza cu mijloace proprii lucrări pentru care până atunci am fost tributari Occidentului, țineam să înfrângem o dată pentru totdeauna scepticismul oficialităților noastre, neîncercătoare în forțele și capacitatea noastră*”.

Marinarii s-au dovedit inventivi, acoperind multe lipsuri cu *instrumente confecționate ad-hoc*, dar și devotați împlinirii misiunii lor. Kilometri întregi transportau fragilele instrumente în brațe, hurducăiți de vreo căruță, ori pe o bicicletă. Localnicii, suspicioși, le scoteau țărșii, iar ei trebuia să reia măsurătorile. *Războiul cel mai crunt l-am purtat cu țăntarii*, notează Ionescu-Johnson. Dar și păstrarea hranei a ridicat probleme, „*Proviziile ținute în gropi, apărute de șanțuri stropite cu petrol – ce în vârf aveau moriști cu elice din lemn pentru a scăpa de păsări și găze*”.

Cu amărăciune, bătrânul marinar își amintea cum la 15 km nord de Mangalia, pe dâmbul Pervelia (Moșneni) a descoperit o sursă de apă dulce, care ducea spre mare. Entuziasmat, ofițerul a conceput un proiect conform căruia un apeduct să alimenteze orașul cu apă. Dar când l-a oferit primarului Mangaliei, acesta a refuzat. „*Eu am rămas cu proiectul și mangalienii cu donițele și sacalele...*”.

La venirea iernii, lucrul a continuat, „*ne-am mutat la bordul bricului «Mircea» cu toate sculele și bagajele. Am rămas toată iarna pe vas ca să punem la punct materialele strânse până atunci și să fixăm o metodă de lucru pentru determinarea datelor următoare*”.

Odată cu venirea primăverii, campania a fost reluată, de data aceasta la nord de Constanța, spre Mamaia, Razelm, pe mare, până la brațul Sf. Gheorghe. Lucrul s-a făcut cu dificultate, printre dune de nisip, prin stufăriș, pe stane de piatră, prin grohotișuri. Și așa a continuat campania timp de trei ani, ea fiind „*meninată să lase Marinei un monument nepieritor – ridicarea hărții hidrografice a coastelor Mării Negre românești, după sistemul lui Mercator, destinată navigatorilor*”.

Și cum toate au un final, iată cum îl descrie comandorul Ionescu-Johnson pe al aceleia pe care a numit-o „marea lucrare”: „*Era mult după miezul nopții când am pus la punct ultimul calcul. N-am ținut seama că era târziu. Am alergat într-un suflăt la comandorul Cătuneanu să-i duc vestea cea mare. Comandorul a trecut cu vederea peste această abatere de la regulile disciplinei și ale politetii. Era și el emoționat. A poruncit să se aducă o sticlă de șampanie și m-a obligat s-o beau cu el pentru sărbătorirea succesului*”.

Se încheia o expediție, „*Da, fusese o expediție în toată puterea cuvântului*!”.

SCURT ISTORIC AL CARTOGRAFIEI ROMÂNEȘTI DE NAVIGAȚIE



Direcția Hidrografică Maritimă

Cartografia s-a dovedit a fi o veritabilă „*fabrică de imagini*” care a surprins, a prelucrat și a transmis (prin diverse tehnici instrumentale), modele și viziuni asupra naturii și a relațiilor sociale.

Până în anul 1882, navele românești foloseau pentru navigație rutiere ale Dunării întocmite de specialiștii ruși și hărți marine întocmite de specialiștii englezi.

În perioada 1882 – 1883, echipele și practicantii ambarcați pe navele *Fulgerul* și *Lebăda* au adunat un bogat material, care folosit cu pricepere de maiorul de marină Mihail Drăghicescu, a dus la întocmirea *primei hărți românești a Dunării*.

În anul 1887, a fost realizată prima hartă românească cu zona Mării Negre fără detalii hidrografice și de navigație, la cererea Marelui Stat Major al Armatei sub domnia lui Carol I.

Din anul 1893, un grup de cercetători hidrografi și hidrologi, condus de Grigore Antipa, a efectuat mai multe campanii de lucrări de la bordul crucișătorului *Elisabeta*, bricului *Mircea* și canonierei *Grivița*.

În anul 1897, s-a înființat *Secția specială pentru lucrări hidrografice la Dunăre și la mare* – prima structură de cercetare hidrografică, condusă de locotenent-comandorul *Alexandru Cătuneanu*.

În anul 1900, după o activitate laborioasă de patru ani, pe baza materialelor rezultate din lucrările hidrografice și hidrologice executate cu bricul *Mircea* și șalupa *Rahova*, s-a întocmit *prima hartă marină românească*, cunoscută sub denumirea de *Harta Cătuneanu*.

Aceasta a fost imprimată la Paris în același an și a primit medalia de aur la expoziția universală organizată în capitala

Franței. Actualizată și reimprimată în anul 1929, ea a fost folosită în Marina Română până în anul 1952.

În perioada 1926-1940, Serviciul Hidrografic Maritim a executat numeroase acțiuni specifice, dintre care mai importante au fost: executarea de măsurători hidrografice la gurile Dunării; executarea de prospecțiuni pentru extinderea portului Constanța; editarea hărților de navigație la scara 1: 50.000 în zona de litoral românesc.

Între 1945 – 1955, Direcția Hidrografică Maritimă a participat la reamenajarea pentru navigație a căilor fluviale și a litoralului și a editat peste 20 de hărți noi de navigație, la diferite scări, pentru zona de vest a Mării Negre.

După anul 1952, se fixează limitele a *șapte hărți de marină la scara 1:50 000*, care se vor realiza ca hărți maritime cu datele originale privind hidrografia de care dispunea atunci Serviciul Hidrografic și pentru partea de uscat după cele mai recente hărți din documentele existente la Direcția Topografică Militară. Pentru acea dată, cele șapte hărți, cu numerele de la 50 la 56, au fost trecute în categoria secret, fiind folosite numai de către Marina Militară. Au urmat apoi *trei foi de hartă la scara 1:100 000* cu numerele de la 100 la 102, tot secrete. La finalul activității, s-a realizat un album cu cele zece foi de hartă, acesta fiind *primul catalog de hărți* editat de Serviciul Hidrografic.

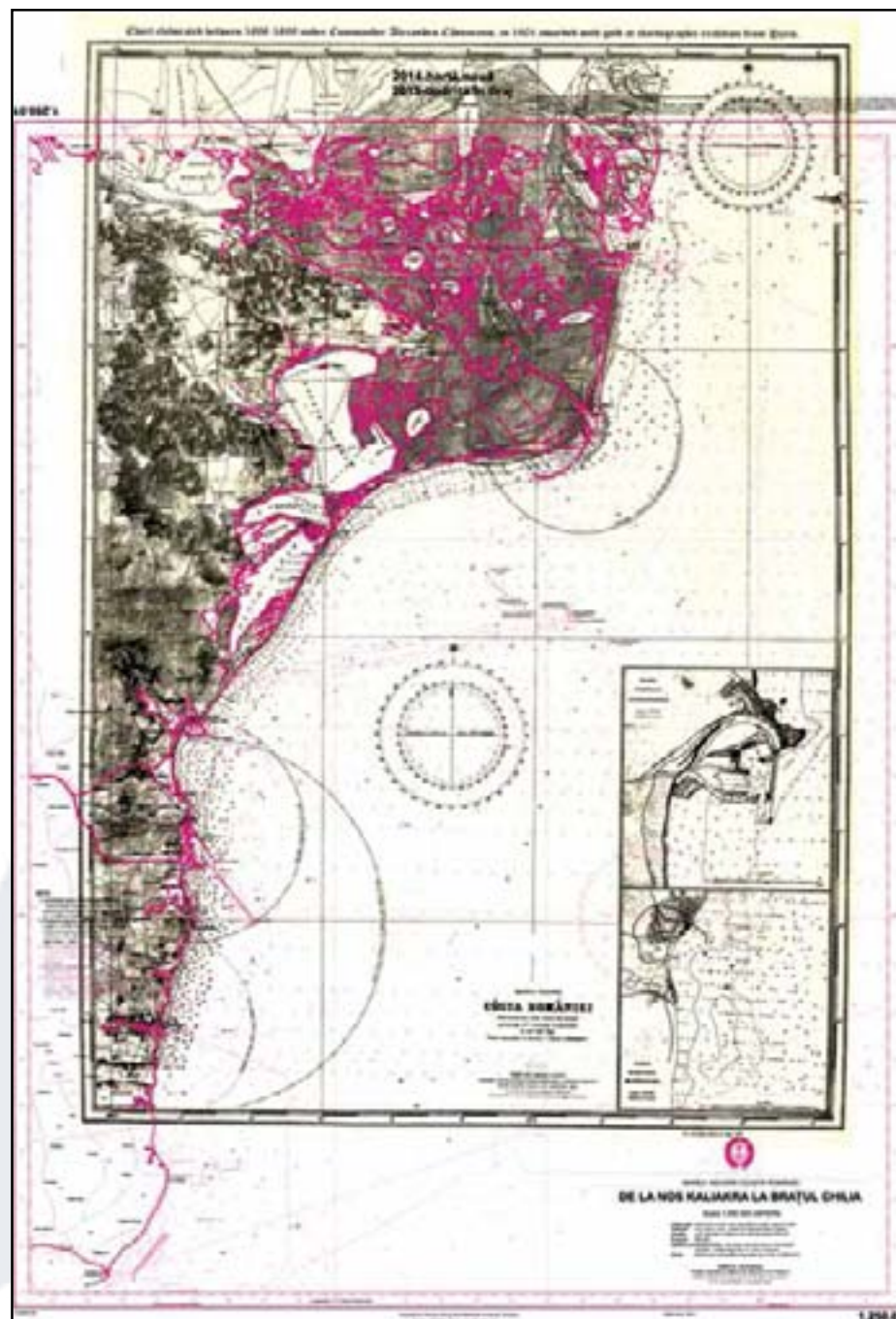
În perioada 1955 – 1990, Direcția Hidrografică Maritimă a executat acțiuni de o mare diversitate în folosul navelor românești militare și civile, pentru asigurarea de navigație în zona de responsabilitate a României, dintre care mai importante au fost: derularea a două campanii de explorări hidrografice

complexe între anii 1957-1970 și 1973-1982; ridicarea hidrografică amănunțită a raioanelor în care s-au construit porturile maritime Mangalia, Constanța Sud – Agigea, Midia. Materialele cartografice rezultate din aceste lucrări au constituit baza planimetrică și de nivelment pentru proiectarea și construcția acestor obiective de mare importanță economică pentru România; întocmirea a 60 de hărți marine din Marea Neagră și Marea Mediterană; editarea *primei „Cărți Pilot a Mării Negre” și a avizelor pentru navigatori* (1958); întocmirea documentelor nautice: Catalogul hărților și publicațiilor nautice, Cartea farurilor și semnalelor de ceață din Marea Neagră și Marea Marmara, Mijloace radiotehnice de navigație din Marea Neagră și Table nautice, Atlasul de semne convenționale, Instrucțiuni privind conținutul hărților de navigație maritimă, Instrucțiuni privind modul de aplicare a semnelor convenționale, Instrucțiuni privind forma și conținutul avizelor pentru navigatori.

În anul 1984 se redactează și se multiplică *primele patru hărți hiperbolice la scara 1:10.000* folosite de navele Marinei Militare la Sistemul de navigație hiperbolică Bras-Gals pentru navigație și poziționare precisă.

În anul 1985 Organizația Hidrografică Internațională atribuie Direcției Hidrografice Maritime *publicarea primei hărți internaționale cu numărul INT 3820*, hartă ce cuprinde zona costieră a României De la Capul (Nos) Kaliakra la Delta Dunării, imprimată în anul următor.

În anul 1986, se realizează *Harta de navigație a Canalului Dunăre – Marea Neagră și primul pliant al portului Constanța și Constanța Sud-Agigea, la scara 1:10 000*, iar în anul 1989 se întocmește



Suprapunerea hărții digitale de astăzi, realizată de DHM în 2014, peste „Harta Cătuneanu”.

Harta de navigație a Canalului Poarta Albă – Midia, Năvodari.

După anul 1990, Direcția Hidrografică Maritimă a realizat, printre altele: editarea a 37 de hărți de navigație naționale cu scări cuprinse între 1:750 000 și 1:5 000; editarea „Cărții farurilor, semnalelor de ceață și radiofarurilor din Marea Neagră și Marea Marmara” și a „Tablelor Nautice”.

În 2002, DHM a realizat prima Hartă Electronică de Navigație (ENC) din România.

Din ianuarie 2007, DHM a devenit reprezentanta guvernului României, în calitate de stat membru al Organizației Hidrografice Internaționale (OHI).

În anul 2014 au fost întocmite 5 noi hărți de navigație maritimă, transformând sistemul de proiecție al hărților din S-42 în sistemul WGS84, astfel: *harta nr.*

1.300.01 (INT3820), De la capul Kaliakra la Delta Dunării, scara 1: 300 000, harta nr. 1.250.01, De la Nos Kaliakra la brațul Chilia, scara 1:250 000, harta nr. 1.030.02 (INT3905), Marea Neagră Coasta României Portul Constanța cu zona de aterizare, scara 1:30 000, harta nr. 1.005.11 și 1.005.12 Portul Mangalia. Tot în acest an au fost elaborate 2 publicații nautice noi - „Cartea farurilor și semnalelor de ceață din Marea Neagră și Marea Marmara (ediția a 4-a)” și „Regulile sistemului de balizaj maritim (ediția a 2-a)”.

De asemenea, până în anul 2016 au fost realizate și validate următoarele hărți electronice: RO405001 Marea Neagră Coasta României. De la Vama Veche la Capul Tuzla; RO405002 Marea Neagră Coasta României. De la Capul Tuzla la Capul Midia; RO405003 Marea

Neagră Coasta României. De la Midia la Grindul Chituc; RO405004 Marea Neagră Coasta României. De la Grindul Chituc la Zaton; RO405005 Marea Neagră Coasta României. De la Zaton la Sf. Gheorghe; RO405006 Marea Neagră Coasta României. De la Gura Sf. Gheorghe la Gura Musura; RO501021 Marea Neagră. Coasta României Portul Constanța; RO501022 Marea Neagră. Coasta României Portul Constanța.

La finalul anului 2016, se așteaptă obținerea a încă două numere noi internaționale pentru hărțile: nr. 1.010.11 Portul Mangalia, la scara 1:10 000 și nr. 1.010.31 Portul Midia, scara 1:10 000. Urmează să fie tipărite în anul 2017, alături de întreaga serie de hărți 1/50.000: 1.050.01 De la Vama Veche la Capul Tuzla, 1.050.02 De la Capul Tuzla la Capul Midia, 1.050.03 De la Capul Midia la Grindul Chituc, 1.050.04 De la Grindul Chituc la Zaton, 1.050.05 De la Zaton la Sf. Gheorghe.

Sunt în lucru hărțile electronice de navigație nr. RO503009 Portul Sulina, RO501031 Portul Midia, RO405006 Marea Neagră De la Gura Sf. Gheorghe la Gura Musura, RO2350BS Marea Neagră-zona de responsabilitate.

Pentru realizarea hărților utilizăm ortofotoplanuri, imagini din satelit, hărți mai vechi, ultimele informații de siguranță maritimă cuprinse în Avize pentru navigatori, Cartea farurilor, luminilor și semnalelor de ceață, Cartea pilot a Mării Negre, Catalogul hărților și publicațiilor nautice, Simboluri și abrevieri folosite pe hărți, legislația internațională a Organizației Internaționale Hidrografice a cărei membru suntem din 2007.

Pentru partea de uscat a hărților, utilizăm date topografice executate de către Centrul de topografie. Acesta ne oferă date din ridicările topogeodezice efectuate necesare actualizării hărților marine, care după prelucrare și interpretare, sunt introduse pe hărți.

Pentru partea de mare, sursele principale de informații le reprezintă cercetările hidrografice. Centrul de hidrografie execută anual cercetări în urma cărora se obțin date pe care le prelucrăm și le selectăm pentru introducerea lor pe hărți.

Pentru partea de mare alte surse importante de informații le reprezintă cercetările oceanografice. Centrul de oceanografie execută de asemenea cercetări în urma cărora se obțin date specifice ce pot fi introduse pe hărți, în special pe hărțile speciale tip NATO.

Cu ajutorul tuturor surselor informaționale enumerate, sunt realizate mai multe tipuri de hărți: pentru misiunile naționale și internaționale ale Forțelor Navale: hărți de navigație; hărți speciale de navigație; planuri portuare; hărți 3D; hărți batimetrice. ■

Ochiul Flotei

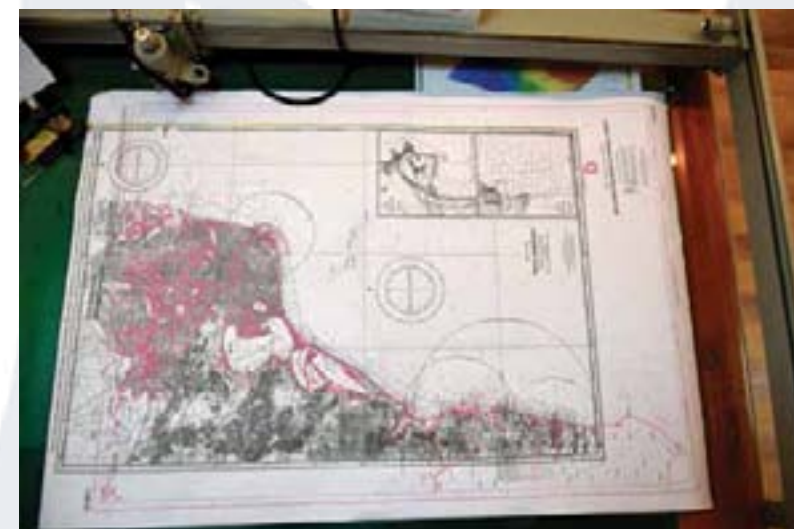


▲ 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța. Doamna dr. Mariana Păvăloiu, inițiatorul demersului de restaurare a memoriei comandorului Alexandru Cătuneanu, în dialog cu Olivia Bucioacă, redactor la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU

► 23 noiembrie 2016, Direcția Hidrografică Maritimă, Constanța. Suprapunerea hărții digitale de astăzi, realizată de DHM în 2014, peste „Harta Cătuneanu”, aflată la muzeul Direcției Hidrografice Maritime.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU



► 31 martie 2016, Portul Militar Constanța. Nava maritimă hidrografică „Cpt. cdor Alexandru Cătuneanu”, la finalul procesului de modernizare.

Foto: Cristian VLĂSCLEANU

