

Nr. 27 (5/1994)



MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



Din SUMAR :



• **Porturi, oameni, nave - la Marea cea Mare și Dunărea străbună**

Harbours, people, ships - at this "Great Seaside" and the Ancient Danube

...pag. 4 - 15

- **File de istorie -**
Marinari, cavaleri ai Ordinului "Mihai Viteazul"
History in facts -
Sailors, knights of "Mihai Viteazul" Order pag. 16 - 17
- **"EUROPOLIS" navigă printre fiorduri**
"EUROPOLIS" sails among fiords ...
...pag. 20 - 21
- **Oaspeți ai Marinei Române**
Guests of the Romanian Navy ...
...pag. 23
- **MAGAZIN**
Caleidoscope pag. 25 - 26

• **Din Istorical
Arsenalul
Marinei
Militare**

The history of
Romanian
Navy Arsenal
pag. 24



COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC, Cpt. Lt. Marian MOSNEAGU, redactori.

Corector: Floare BRÂNZĂ;
Dactilografie: CÂRCEANU Rodica;
Fotoreporter: Valentina CIUCU

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
Cpt.lt. Marian MOSNEAGU

Procesare computerizată



GMB COMPUTERS
& SERVICES

Constanța 8700 Str. Ion Lahovari Nr. 158
Tel. / Fax. 041/636644 665291 618305

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL
Procesare text: Irina MIRONOVICI

**Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA
Strada Traian nr. 29**

Telefon: 618127; 615700/238

ZIUA MARINELUI ROMÂNE CULTUL MĂRII ȘI ONOAREA PAVILIONULUI

Ziua de 15 August a intrat în tradiția oamenilor mării, dar și a neamului nostru, ca o sărbătoare de cuget și simțire, care stimulează munca marinilor, înaripăză nădejdile, îmbărbătează și dă puteri de viață tuturor celor care simt în fibrele sufletului o chemare sfântă pentru cultul mării și onoarea pavilionului.

În această zi, ca dintr-un soare binefăcător, vor radia, din toate porturile românești de la Dunăre și Mare, noi îndemnuri izvorăte din frumusețile și minunile mării și ale bătrânlui fluviu, se va aprinde scânteia dorului de a cunoaște, a iubi și folosi Marea și Dunărea.

Pozitia geo-strategică a României, a cărei importanță este tot mai frecvent recunoscută de statele lumii, apare ca o evidență și datorită fluviului Dunărea și ieșirii la mare de care jara noastră beneficiază din totdeauna. Aceste două elemente naturale trebuie prețuite, conservate, folosite și ocrotite sub toate aspectele pentru că ele vor perpetua și dezvoltă legăturile noastre cu lumea, constituind, totodată, căi economicoase pentru realizarea schimburilor de valori.

Sunt gânduri care acum, cu prilejul sărbătoririi Zilei Marinei Române, stăpânesc, mai mult ca oricând, inimile românilor îndrăgostiți de ape, de "Marea cea mare" - această putere istorică a lumii care înaltă și civilizează neamurile, putere izvorată din prețuirea foloselor și frumuseților universului albastru.

În acest cadru de sărbătoare marinărească găsim cel mai bun prilej de afirmare a drepturilor noastre asupra apelor ce ne aparțin și a exploatarii bogățiilor ce le conțin, ele constituind o parte însemnată a patrimoniului național. Dezvoltarea puterii navale a României, care înglobează atât marina militară cât și marina civilă, formează un tot și numai îmbinarea lor armonioasă poate asigura funcționarea de ansamblu și protejarea intereselor pe apă ale țării.

Marina română trebuie privită ca un singur organism în care să bată o

jertfă atât de frumos sintetizată în expresia "spiritul mării".

"Marinul bun, acela care se cunoaște pe timp rău, știe că, după ce a învins furtuna, este în stare să-și repară nave. Cu spirit de jertfă și curaj vom trece și furtuna care zgudue din când în când "corabia" românească, în drumul pe care s-a inscris" - sublinia amiralul Bărbuneanu.

Aveam datoria ca la această sărbătoare să ne amintim de eroii neamului care, la Dunăre și Mare, și-au dat tributul lor de sânge pentru cucerirea

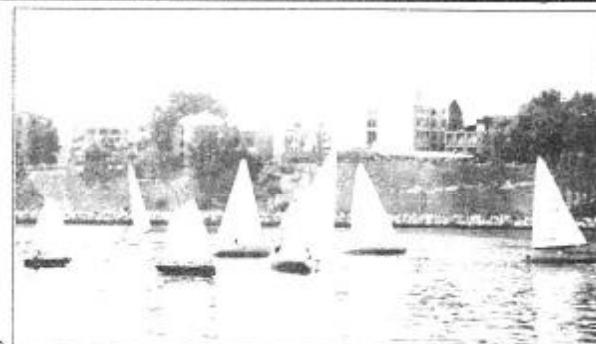
independenței de stat, pentru reîntregirea neamului, în ultima conflagrație mondială. Eroi își au locul lor în istorie. Ei sunt flacără veșnică a statonicielui unui popor care, în vremuri de restricție, nu pregetă să-și facă datoria până la sacrificiul suprem. Sunt aceia care nu au nevoie de glorie pentru că destinul lor este întotdeauna glorios.

Poate că în acest an oamenii mării, și nu numai ei, își vor aminti că nava-școală "MIRCEA" a sărbătorit 55 de ani de existență, că în urmă cu 165

de ani Tratatul de la Adrianopol lăsa cale liberă navigației românilor pe mări și oceanele lumii, după veacuri de restricții, că de la Unirea Principatelor au trecut 135 de ani și că atunci cele două flotile se uneau, pentru prima dată, într-un singur corp, că numai cu 5 ani în urma Unirii primul vapor militar cu aburi intra în dotarea Flotilei române, că în urmă cu 55 de ani se construia, într-un sănțier românesc - Galați -, primul puior de mine ce avea să poarte numele vestitului amiral Murgescu și, în același an, la marginea de țară, acolo unde se născuse "Europolis", Comisia Europeană a Dunării își cobora pavilionul, lăsând să fluture în vânt tricolorul românesc.

Și la această sărbătoare a marinilor să încercăm să credem că marina românească va fi întotdeauna nu numai o existență materială, ci și una morală, sufletească și calități ostășești și de pricepere marinărească.

Pentru aceasta sunt necesare, în primul rând, curajul și spiritul de



singură inimă, iar marinarii să-și lege sufletul de marea pasiune care întotdeauna se va numi: **NAVĂ**.

Mai este această serbare prilej de meditație spre a face bilanțul eforturilor și pregătirilor în vederea dezvoltării tot mai complete și armonioase spre un potențial cât mai înalt al factorului militar și economic al marinei. Cu toate greutățile care străbat societatea românească, ceea ce s-a făcut și ceea ce este în curs de realizare pentru viitorul apropiat ne îndreptățesc să privim mai departe cu încredere și să dovedim că marina este un factor de luat în considerare, dacă lipsurile materiale sunt înlocuite prin bogății sufletească și calitate ostășești și de pricepere marinărească.

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Şeful Muzeului Marinei Române



PORTURI, OAMENI, NAVE

CONSTANȚA

MILENARA POARTĂ MARITIMĂ A SPAȚIULUI ROMÂNESC

Între porturile cu o continuitate istorică milenară, de pe litoralul românesc al Mării Negre, care au jucat un rol deosebit de important în realizarea traficului de mărfuri dinspre și spre spațiul carpato-dunărean, constituind, totodată, în multe etape istorice, un factor de iradiere materială și spirituală pe o arie geografică, locul prioritat îl detine Constanța, cunoscut în antichitate sub numele de Tomis.

Configurația litoralului a determinat ca, la Tomis, portul să se constituie mai întâi ca un port natural, utilizat astfel de geti și greci. Construcțiile vor începe de timpuriu. Descoperirile subacvatice au demonstrat că, în secolele IV-III î.d.Chr. acestea existau, fiind ridicate de greci.

Cei care au dat strălucire Tomisului, transformând portul într-o adeverință metropolă a Pontului Sfâng, au fost romani. Sub pecetea Romei construcțiile portuare s-au mărit pe măsura importanței comerciale a Tomisului. "Edificiul roman cu mozaic" reprezintă o construcție principală a fazei romane a portului.

Distrugerile provocate portului și orașului de atacurile avaro-slave de la sfârșitul secolului VII au dat o puternică lovitură vieții și activității Tomisului. Treptat, mici meseriași, pescari, țărani revin în așezarea cunoscută și sub numele de Constanța, sau Constantiana, după cartierul ridicat în secolul III d.Chr. în partea de sud a orașului.

Sub obâlduirea bizantină Tomisul revine la viața comercială prin legăturile pe care le-a avut cu Imperiul Bizantin care a păstrat un control și un riguros monopol comercial în Marea Neagră până în secolul al XIII-lea.

După impunerea "păcii mongolice", căile de acces spre porturile vest-pontice și gurile Dunării fac obiectul unei aprige concurențe între venetieni și genovezi. Se produce o adevărată revoluție în navigație și comerț. Marea Neagră devine, după cunoscuta expresie a istoricului Gheorghe Brătianu, "placa turnantă" a comerțului est-european.

În cadrul acestor legături comerciale și maritime complexe, Constanța și-a avut rolul său. Numai astfel se explică menționarea, începând cu jumătatea secolului al XII-lea, în majoritatea

hărților medievale, a portulanelor ce includ litoralul de apus al Mării Negre, a Constanței ca punct de acostare și centru de trafic maritim.

Constanța a avut locul ei în politica despotului Dobrotiță și a nepotului său, marele voievod Mircea cel Bătrân, cel ce a întregit pământurile românești până la "Marea cea Mare".

După cucerirea Dobrogei de către otomani, în secolul al XV-lea, Constanța a cunoscut o evoluție sinuoasă. Portul și-a păstrat rolul său, menirea de port de export al produselor românești, fiind atestat de documente istorice.

La mijlocul secolului al XIX-lea Dobrogea s-a orientat tot mai mult spre Principatul Român. Interesul pentru portul Constanța a crescut treptat. În 1850, Ion Ionescu de la Brad aprecia că "Kustenga" devine portul cel mai sigur și mai producător, fiind merit a fi locul de încărcare a productelor Principatelor".

La 1 septembrie 1857, guvernul otoman a concesionat consorțiului englez "Danube and Black Sea Railway Kustenga Harbour Company Ltd" construirea căii ferate Cernavodă-Constanța și a portului Constanța.

Construcția căii ferate și amenajările portuare de la Constanța au revitalizat activitatea portului. Treptat, traficul și mișcarea maritimă au sporit corespunzător.

După revenirea Dobrogei la România, în toamna anului 1878, interesul statului român pentru portul Constanța s-a concretizat în răscumpărarea căii ferate și a amenajărilor efectuate de englezi. Totodată s-au întocmit planuri, îndeosebi sub conducerea inginerilor

români, între care numele lui Anghel Saligny va străluce peren prin soluțiile și modul în care acesta a condus lucrările. Construirea și inaugurarea, la 14-25 septembrie 1895, a podului "Regele Carol I" peste Dunăre a contribuit decisiv la sprijinirea relațiilor comerciale externe și dezvoltarea marinei comerciale române.

Vabarea lucrărilor executate între 1896-1916 s-a ridicat la 2.250.993.645 lei. Cu această sumă s-au amenajat cheiuri și dane, s-au ridicat silozuri, stație de petrol, s-au construit căi ferate și s-au amenajat drumuri portuare.

După anii grei ai războiului și ai ocupației, în care portul Constanța a avut mult de suferit, începând cu 1918 se intră în perioada de refacere a neli ameneajări portuare.

Traficul a sporit de la 46.294 tone, în 1918, la 6.551.778 tone, în 1936/1937. În consens cu traficul portuar a sporit și mișcarea maritimă.

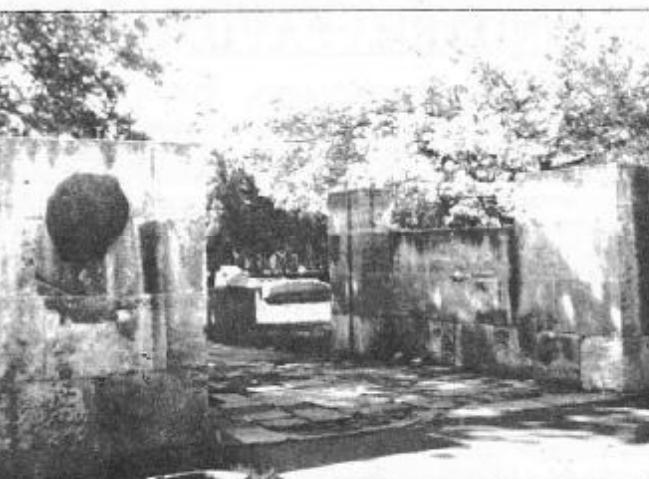
După 1948, evoluția portului Constanța s-a circumscriș realităților politice românești și a sovietizării României. Portul Constanța și-a păstrat rolul de principală poartă maritimă românească, iar în 1971 încep preocupările pentru construcția portului Constanța-Sud, o mare extindere a portului prin obținerea unui nou acvatoriu și a incintei portuale.

Suprafața incintei portuale s-a extins la 3.222 ha, din care 1.704 ha teritoriu și 1.518 ha acvatoriu.

Prin darea în exploatare a Canalului Dunăre-Marea Neagră rolul portului maritim Constanța a sporit considerabil pe plan european, îndeosebi după darea în exploatare a Canalului Rhin-Main-Dunăre.

Întrat, începând cu 1990, în procesul de înfăptuire a reformei portul Constanța își reorganizează infrastructura și și continuă procesul de modernizare, ceea ce îl situează pe locul 5 între principalele porturi europene.

Maior dr.
Valentin CIORBEA



LA MAREA CEA MARE ȘI DUNĂREA STRĂBUNĂ

Pentru prima dată

Un marinar român la cursurile de management pentru resurse de marind organizate de U.S. Navy

Relațiile dintre Marina Militară a României și U.S.Navy au cunoscut, după anul 1989, o dezvoltare constantă, măruri fiind numeroasele vizite ale ofițerilor militari americani în portul Constanța sau ale ofițerilor români în S.U.A. Recent, un ofițer superior din Statul Major al Marinei Militare, căpitanul de rangul III DUMITRU SANDU s-a înăpoliat dintr-o astfel de vizită și, cu multă amabilitate, ne-a pus la dispoziție impresiile sale.

"Am fost desemnat, după ce am trecut testele de rigoare, să urmez cursurile de management pentru resurse de marind organizate, pentru ofițeri superiori și amirali străini, de către Marina Militară a S.U.A. Cursul a avut durata de 8 săptămâni și fiinditeranță a cuprins mai multe etape care au fost organizate, în diferite baze, de către U.S.Navy.

Etapă de început și ultima parte a cursului au avut loc la cartierul general din Washington, pe durată de 16 zile calendaristice. Cursul a cuprins probleme specifice și o serie de vizite la obiective militare, turistice și istorice, cu scopul de a familiariza studenții cu problematica vieii militare, dar și cu modul de viață american. Printre punctele de interes deosebit din această etapă trebuie amintite vizitele la Pentagon, Academia Navală din Anapolis și Centrul de Asigurare al Armatei din Richmond. Te impresionează aici mărășia Pentagonului și mândria cu care ne-au lăsat prezentate expoanele istorice, o istorie care, deși scurtă, a creat un puternic sentiment de mândrie în rândul populației. La fel de impresionant este Academia Navală, situată pe o imensă suprafață, dotată cu mijloace moderne, cu un regim spartan de viață, dar care nu-l impiedică pe fiecare student să le mândru că este cursantul acesta.

Rezultatul educației severe și profesionalismul cadrelor educate în asemenea scoli le-am putut sesiza când, vizând Centrul de Asigurare al Armatei din Richmond, am remarcat, cu interes, stricta organizare pe funcții a fiecărui comportament și ordinea deosebită din incinta bazei și depozitelor.

După primele 12 zile avionul ne-a purtat spre un alt punct al cursului, orașul Athens din statul

Georgia. Nu pot trece mai departe fără a mă opri asupra colegilor de grupă care a fost, cu adevărat, o grupă internațională: capt. Pike, din Australia, un bărbos înalt și slab care a preluat conducerea clasăi, având gradul cel mai mare. În ordinea alfabetice a țărilor să-i amintesc pe cdr. Cezar - din Marina Militară a Braziliei, J.P.Ducharme - un locotenent colonel din armata de uscat a Canadei, Dierich (Didi) - un comandor al Marinei Militare a Germaniei, Cintorino - comandor din marina Italiei, Rahmani - comandor din Malaezia, Helge Dyrkelbotn - locotenent-colonel de aviație din Norvegia, Barbudo - comandor din Portugalia și, sărac peste alfabet, î amintesc pe comandanți Temel și Ortayol, din Turcia. Deși destul de colorată, structura internațională a

renumite companii de televiziune din S.U.A. Ca să încheiem într-o atmosferă de neuitat etapa Athens am fost solicitați de primar și de personalitatele orașului să deschidem parada militară de ziua armatei. Să, astfel, 11 autoturisme decapotabile, având inscripționate drapelul țării noastre și numele, ne-a purtat pe fiecare de-a lungul orașului, printre mulțimea care aclama. Am fost invitați în tribuna oficială de unde am urmărit parada mașinilor militare și populației civile. Seară, oficialitățile ne-au oferit un impresionant spectacol cu lumini laser.

O altă etapă a constituit-o orașul Charleston, port la Atlantic, în Carolina de Sud și un important Centru pentru asigurare a Flotei. Pe lângă primirea călduroasă ne-au fost rezervate și expuneri



cursulu a funcțional ireproșabil. În câteva zile devenind prieteni foarte buni, inclusiv și pe comandorul american Jack Siembieda care ne-a fost ofițer de escortă pe toată durata cursului.

Orașul Athens a luat numele după primii coloni greci care au venit aici la mijlocul secolului 18 și au întemeiat așezarea. Marina Militară a S.U.A. are aici o puternică școală pentru pregătirea personalului care lucrează în domeniul asigurării. Cursurile sunt diferențiate în funcție de nivelul de

scolarizare a cursanților și de funcțiile pe care le ocupă. Săli de clasă, laboratoarele și aparatul de calcul realizează o instruire pe baze moderne a promovilor ce petrec aici între 2 săptămâni și 6 luni de zile.

Într-o din zile am fost în vizită la o mare companie aviatică din Atlanta - un impresionant și modern oraș al Georgiei. Aici, într-o mare uzină s-au "născut" falmoasele avioane de luptă și atac culminând cu F-22, care în fază de prototip realizează zborurile de încercare. A urmat apoi o vizită la studiourile de televiziune C.N.N., una dintre cele mai

de înălță linii, așa cum au fost și seminarile la care am luat partea.

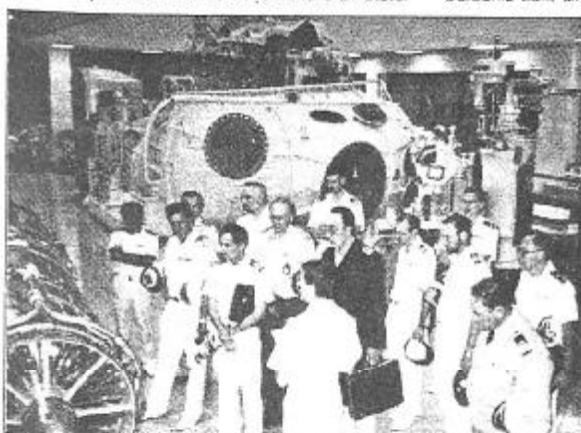
Aici am fost martori ai unui eveniment emoționant: ceremonia predării funcției de către un comandant al bazei de depozitare - efect al politicii americane de reducere a efectivelor și cheltuielilor militare. Șamierul naval al bazei ne-a oferit o surpriză de proporții când am vizitat o secție de producție de ultimă noutate - proiectare și execuție, asistate pe computer, a unor piese unicat sau cu grad deosebit de dificultate.

În acest port am fost invitați la bordul unei fregate date în exploatare numai de un an și a unei nave-bază de asigurare pentru o unitate de submarine din clasele "Los Angeles" și "Sturgeon". Ne-a impresionat dragostea echipajului pentru menținerea navelor la cel mai înalt parametri, dar și mândria de a fi încadrati pe asemenea redute ale luptei navale.

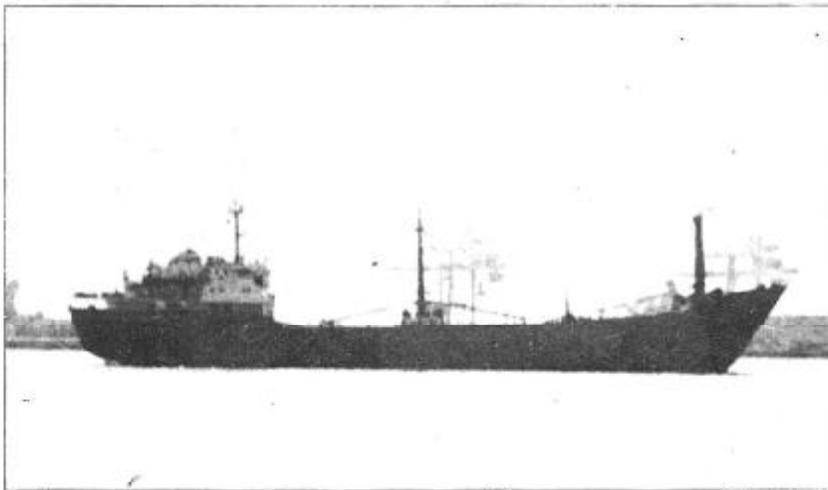
Recepția finală, când am încheiat prima etapă a cursului, a fost prima închinare a eforturilor noastre: ne-au fost înmărate primele diplome pentru absolvirea acestei etape a cursului."

(VA URMA)

A consimnat
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



PORTURI, OAMENI, NAVE



FLOTA COMERCIALĂ MARITIMĂ SÂRBĂTOARE SUB SEMNUL UNUJ VIITOR INCERT?

Floata maritimă comercială românească, oamenii săi, se vor afla, peste puțin timp, în fața unui eveniment deosebit: în 1995 se va împlini un secol de la înființarea **Serviciului Maritim Român**, moment cu o profundă semnificație istorică, marcând întemeierea flotei comerciale moderne și începutul deschiderii tradiționalelor liniilor de navigație ce au legat, în timp, țara de principalele zone geografice ale lumii. Un veac în care, înfruntând furtunile istoriei - mai ales cele două conflagrații mondiale, cu cortejul lor de catastrofe - marinarii români, prin pricepere și dăruire profesională, au deschis, pas cu pas, țăriri, punți peste măriile și oceanele lumii, dobândind respectul, binemeritat, din partea națiunii române. Cum se va prezenta flota comercială românească (ce a mai trecut, în ultimii ani, printr-o "furtună" dură, cea a adaptării la noile realități ale economiei de piață, "furtună" ce bântuie și azi) la acest jubileu? Cum va arăta ea la cumpăna dintre secole și milenii - anul 2000? Iată întrebări la care încercăm să răspundem apelând la amabilitatea domnului c.l.c. Gheorghe Manea, directorul general al Companiei "NAVROM", companie ce poate fi considerată prima dintre moștenitoarele tradițiilor S.M.R. Domnul director, cunoscut ca un om ce a preluat o "moștenire" deloc ușoară, dar care a pus toată priceperea și capacitatea sa de

muncă în scopul redresării situației economice a companiei, ne spune cu francheză sa caracteristică: "Cu toată sinceritatea și, în același timp, cu măhnirea ce o simțim, ca marinari, trebuie să recunoaștem că situația actuală a companiei, a flotei maritime comerciale (mai ales de cargouri), este sumbră. Desigur, altfel am și dorit să întâmpinăm marele nostru jubileu, dar cred că trebuie să privim, bărbătește, realitatea în față. Iar realitatea este, cum spuneam - și cuvântul nu-l exagerat - sumbră. Asta nu înseamnă că ne resemnăm; suntem hotărâtici, onorând eforturile înaintașilor ce au traversat și ei situații limită, și eu găsit resurse să le depășescă, să luptăm pentru readucerea "la linia de plutire" a companiei. Dar, subliniez că eforturile noastre nu sunt suficiente; dată fiind importanța capitală pentru țară a existenței flotei comerciale românești, așteptăm sprijinul ferm al forurilor autorizate - foruri legislative și guvernul României".

Încercând să realizăm o sinteză a discuției cu domnul director general al "NAVROM" vom menționa că realitatea se prezintă astfel: cu cele 90 de nave ale sale (având de-acum o vîrstă medie înaintată - peste 15 ani), cu cei 3500 de oameni (mulți profesioniști de clasă) "NAVROM" a acumulat însemnate datorii, rezultate din scăderea

vertiginioasă a exportului românesc, după 1989, sumele imense necesare întreținerii navelor și concurența, greu de înfruntat, pentru un "nou venit", cu dotare modestă, pe piața navlurilor. "NAVROM" navigă, deci, între două continue amenințări, precum anticii între Scylla și Charybda. Un vid de legislație specifică și blocajul financiar.

După cum aflăm, vidul de legislație navală împiedică găsirea unor surse ferme de finanțare pe termen lung, principală soluție de redresare (Ministerul Transporturilor a inițiat propunerile în acest sens, dar ele nu s-au materializat încă). Aceeași legislație ar permite vinderea navelor vechi și, cu banii rezultați, cumpărarea altora noi (în prezent cele 22 de nave, contractate de companie și aflate în diverse stadii de construcție, sunt imposibil de preluat datorită lipsei fondurilor și prețurilor nejustificate de mari, practicate de sănătările noastre navale). "După părerea mea - ne spune domnul Manea - trecând peste sentimentalismele și amatorismele - ar trebui vândute (chiar în rate, pentru armatori români, încurajând, astfel, sectorul privat) navelor vechi, iar "NAVROM" ar renunța la cantitatea (împovărtătoare și nerentabilă) pentru calitate. Ar trebui să avem 20-25 de nave noi, eficiente, cu care am face față concurenței, am avea "cuvânt" pe piața navlurilor, am reuși să refacem liniile de navigație tradiționale, acum pierdute. Dacă am proceda așa, "NAVROM" ar întâmpina anul 2000 cu o flotă mai mică, dar mult mai valoroasă, care ar opera eficient, aducând beneficii ce ar șterge datorile și ne-ar face să privim viitorul cu încredere. În ce privește oamenii, o astfel de măsură ar evita un previzibil soc social; ei ar fi mult mai siguri pe locul lor de muncă, la noi sau la armatori privați. Dacă nu vom proceda așa, în 4-5 luni toată flota de cargouri (nu numai "NAVROM") va fi la pământ, falimentară, iar șocul social este ușor de imaginat. Desigur, poate experții ministerului întrevăd și alte posibilități, dar de aici, din locul meu, așa se vede realitatea. O realitate pe care, spre binele țării și al marinarii, dorim, din suflet, să o schimbăm cât mai rapid."

Maior
Costin CONSTANDACHE

LA MAREA CEA MARE ȘI DUNĂREA STRĂBUNĂ

"RASCALA" S.A. MANGALIA

LIDER ÎNAINTE ȘI DUPĂ DEBUTUL ÎN REGATA MĂRII NEGRE

După 1989, puțini au fost investitorii străini care au intuit și evaluat corect multiplele avantaje pe care le poate oferi cooperarea directă cu navalistii români. Umbrile de spectrul nefast al instabilității politice și de incoerență legislativă, deseori invocate propagandistic, tradiția și profesionalismul nu apărău convingătoare. Domnul dr. Daniele Rizzo este unul dintre experimentatii oameni de afaceri italieni care nu s-a sfid să încearcă să pătrundă sensurile evolutive ale societăților ex-comuniste.

Cunoscându-l la lucru, cu stiloul în mână, "cântărind ofertele", poți înțelege ușor de ce un șef de promovare al Facultății de Economie și Comerț din Roma nu se poate însela când se asociază cu un partener român, chiar dacă studiul de fezabilitate prevedea din start o investiție de circa 40 milioane lei. După mai bine de un an și jumătate de tatonare și negocieri cu partea română, domnul Rizzo a semnat protocolul cu Grupul Industrial al Armatei R.A. Astfel, prin asocierea cu partenerul român, reprezentat de sectorul militar al Șantierului Naval Mangalia, lăsă înființa Șantierul Naval "RASCALA" S.A. Anul trecut, spațiile industriale, respectiv halele de stratificare a librei de sticlă și de asamblare, atelierele de tâmplărie și de tapiterie și cele administrative s-au aliniat la standardele tehnice și de muncă ale celor italiene. Primele 4 prototipuri de ambarcațuni de agrement au intrat în producție de serie în septembrie 1993. Prudența investitorului, cu o

îndelungată experiență în concesionarea de automobile și de bărci, a fost deblocată în scurt timp de seriozitatea, maturitatea și inventivitatea celor aproape 50 de salariați autohtoni. Mai mult, confirmarea autentică a fost ocasionată de participarea în premieră la T.I.B. '93, unde "RASCALA" a obținut locul II pentru cel mai ascuțit stand de către vizitatori. În paralel, la Salonul Internațional de la Genova, cel mai prestigios și exigent targ de ambarcațuni de profil, "RASCALA" și-a creat din start o rețea de 35 de concesionari.

Matrilele celor 4 prototipuri proiectate în 1991 și produse în prezent de firma româno-italiană sunt cumpărate de la Șantierele Navale "CAPELLI" din Cremona, un nume de referință în lumea constructorilor navali. Aceste carcase se vopsesc pur și simplu cu emaluri pe bază de

rășini sintetice peste care se toarnă fibră de sticla. După stratificare, masa compactă se extrage din matră, iar corpul ambarcațiunii este în continuare finisat și utilizat cu mijloace specifice bordului. Șalupele, deosebit de elegante, confortabile și rezistente, au garantată o durată în serviciu de 30 de ani. Alura carenei are cel mai adecvat design posibil în raport cu lungimea.

Până în prezent, "RASCALA" S.A. a produs și livrat peste 250 de ambarcațuni. "Vestalele" lacului Mangalia se numesc "DRUSILLA" și "CORNELIA" (4,70 x 1,90 metri, 310/340 kilograme, 6 persoane), "LUCREȚIA" (5,20 x 2,10 metri, 450 kilograme, 7 persoane) și "QUIRINA" (5,80 x 2,18 metri, 450 kilograme, 7 persoane). La cerere, ele pot fi echipate cu motoare outboards tip "JOHNSON", "MERCURY" sau "MERCRAUISER", care le pot asigura viteze de peste 50 N.d.

De asemenea, "RASCALA" poate asigura ambarcațiuni tip "pui" pentru navele militare și grănicerești ca și altor categorii de solicitanți.

Vizibil încăntat de evoluția afacerilor, domnul Daniele Rizzo a concluzionat: *"Sună mulțumit că am optat pentru țara dumneavoastră și apreciez, în mod deosebit, conlucrarea cu navalistii militari români. Angajații noștri excellează prin conștiință, competență, devotament și onestitate. Alegativ, în Mangalia mă simt ca acasă."*

Portul are o poziție geografică deosebită deosebită de preluare, iar legislația românească permite stabilirea unor relații economice reciproce avantajoase. Ambarcațiunile produse la Mangalia se vând cu ușurință nu pentru că ar fi mai ieftine ci pentru că sunt realizate la cei mai înalte parametri calitativi. În acest an contăm pe un profit de circa un miliard de lei, dar perspectivele sunt dintr-unele mai încurajătoare. În 1997 sperăm să dispunem de cele mai moderne linii tehnologice și de aproximativ 1.000 de angajați."

În toamna anului trecut, în străvechiul Callatis soseea din Italia, țară unde își dispută

întărietatea peste o mie de firme constructoroare de ambarcațuni de agrement, Lucio Petrone, redactor la revista "NAUTICA". În articolul publicat ulterior, exigentul confrate de breaslă mărturisește că înainte de a-i cunoaște pe români la el acasă, ar fi pledat pentru o astfel de investiție în Polonia, Ungaria sau Cehia și nicidcum în România, căreia Televiziunea Italiană l-a prezentat doar "gravele probleme politice". În final constată că s-a pripit și că nu a băut drumul degeaba.

În schimb, domnul Daniele Rizzo, desă nu a pus pariu cu Italia, a câștigat partida cu România.

P.S. Șantierul Naval "RASCALA" S.A. Mangalia este unul dintre generoșii sponsori care au contribuit la reușita manifestărilor prilejuite de sărbătorirea Zilei Marinei Române.

GRAZIE, "RASCALA"!

Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU



Produsele "RASCALA" în standul Expoziției de ambarcațuni - Roma, 12-20 februarie 1994.

Nautimondo

MEETING RASCALA A MANGALIA
L'ARTE NAUTICA
ITALIANA
IN ROMANIA

PORTURI, OAMENI, NAVE



Căpitanul de rangul III DUMITRU NAUM se numără printre cei 15 ofițeri din 14 statele de pe 5 continente care au urmat în perioada 1 februarie 1993 - 31 iunie 1994 Cursul de Stat Major al Academiei de Conducere a Bundeswehr-ului din Germania.

Absolvent al Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța, promoția 1981, ofițerul a îndeplinit funcții de comandant într-o unitate de vedete torpiloare pe aripi portante. În 1991 a terminat cursurile Academiei Militare. Ulterior a aprofundat studiul limbii germane la "Goethe Institut" - Centrul German de Cultură și Informare București și la "Bundessprachenamt" din Hurth (Köln).

Cursul organizat în cazarma "KARL VON CLAUSEWITZ", amplasată în cartierul Blankenese din Hamburg este destinat

ROMÂNIA - O PREMIERĂ LA BUNDESWEHR

perfectionării pregătirii ofițerilor străini ca ofițeri de stat major la nivel tactic-operativ. El a fost urmat până în prezent de 14 promoții de ofițeri de marină și 32 de ofițeri din trupele de uscat.

Academia Militară germană a fost înființată la 1 aprilie 1957 și este condusă de generalul maior Hartmut Oboter. Pe blazonul său are înscrisă deviza "MENS AGITAT MOLEM" - "Spiritul mișcă materia", unul din celebrele aforisme ale lui Virgiliu.

Pregătirea ofițerilor străini s-a realizat îndeosebi prin expuneri, colocviu, seminarii și simpozioane tematice, aplicații tactice pe hartă și vizite în 20 de orașe de primă mărime din 12 landuri, la 24 de obiective militare și alte 20 de obiective civile. Ofițerul român a participat la două aplicații navale, cu statele riverane Mării Baltice și respectiv cu țări membre ale NATO, ambarcat pe vedeta purtătoare de rachete "SEE ADLER" (Vulturul de mare).

Pentru acomodarea și rezolvarea diverselor probleme, pe perioada studiilor căpitanul de rangul III Naum a fost susținut de două perechi de "nași": familia căpitanului de rangul III Marschalek și familia Kamlade. A avut prilejul să petreacă un week-end pe insula Sylt din landul Schleswig-Holstein, situată în Marea Nordului, la granița cu Danemarca și să se bronzeeze pe plaja Westerland, punctul central de atracție pentru mai bine de 200.000 de turiști anual.

A fost prezent la "KIELER WOCHE '93", în ziua de 23 iunie, printre invitații de onoare care au asistat la ceremonialul intrării în serviciu a dragorului maritim, cap de serie

în clasa 332, "BAD BEVENSEN". Întrucât ofițerii de marină germani duc prin excelență o viață sportivă, bazele navale de la Glucksburg, Kiel, Wilhelmshaven, Flensburg sau Oldenburg fiind dotate cu complexe sportive și nautice de invidiat, căpitanul de rangul III Naum s-a străduit să se situeze în jumătatea cursanților care au reușit să obțină "Insigna Germană pentru Sport", categoria bronz.

"Cursul mi-a oferit un nou suport moral și intelectual. Am avut prilejul să mă compar cu ofițeri de marină din alte flote și împreună să cunoaștem o marină modernă și o concepție realistă de întrebunțare în luptă a forțelor. Învățând limba lui Goethe, am putut să percep din interior coordonatele culturii și civilizației germane."

"Această experiență îmi oferă un nou echilibru și mai mult discernământ în viața de familie și ca specialist militar".

În caracterizarea întocmită de șeful cursului la încheierea studiilor, acesta concluzionează: *"Împreună cu colegul său de la trupele de uscat (căpitanul Augustin Văduva - n.r.) căpitanul de rangul III Dumitru Naum a prezentat jara sa în cadrul primei zile informative despre România la Academia Bundeswehr-ului într-o manieră relevantă, cu mândrie patriotică și devotament. Pe perioada întregului curs a fost un excelent ambasador al Marinei Militare Române și al țării sale."*

Felicitări!

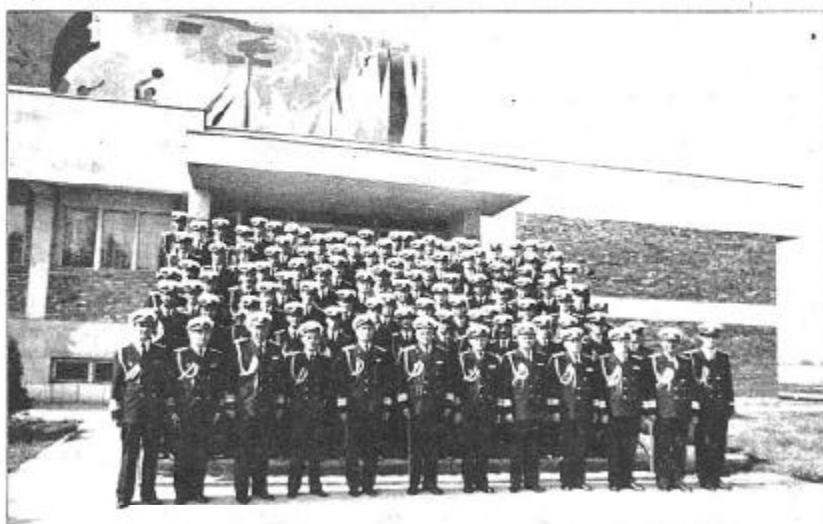
VIVAT ACADEMIA ! PROMOTIA 1984 după zece ani de la absolvire

Comitetul desemnat să organizeze întâlnirea colegială ocazionată de împlinirea a 10 ani de la absolvirea Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța anunță ofițerii din PROMOTIA 1984, Facultatea Navigație, Secția Marinei Militare, că adunarea festivă va avea loc vineri, 9 septembrie 1994, orele 10.00, în aula Academiei Navale, conform programului expediat de organizatori.

Relații suplimentare se pot obține la telefoanele 041/61.57.10/61.57.00 interior 115,112 - cpt. lt. Dumitrăcel Cătălin sau 238 - cpt.lt. Moșneagu Marian.

Vă așteptăm, să ne bucurăm
așadar!

COMITETUL DE ORGANIZARE



LA MAREA CEA MARE ȘI DUNĂREA STRĂBUNĂ

La început de drum

FELICITĂRI ȘI MULT SUCCES!

Domnul căpitan de rangul I STEFAN BENȚĂ a devenit de curând cel de-al șaselea ofiter care comandă una dintre mariile unități fluviale cu o remarcabilă tradiție în apărarea granitelor de-a lungul Dunării. Noul comandant s-a născut la 4 octombrie 1947 în comuna arădeană Șoimuș. După absolvirea Liceului Militar "ȘTEFAN CEL MARE" din Câmpulung Moldovenesc, a cîptat pentru Școala Militară Superioară de Marină, fiind unul dintre locotenentii situati în fruntea promoției 1968. A debutat în carieră în calitate de comandant de unitate de luptă artillerie și arme sub apă la bordul vânătorului de submarine "CONTRAAMIRAL ILIE IRIMESCU".

La scurt timp a fost brevetat comandant de navă, în urma cursului de specialitate, și a asigurat prin cumul, o perioadă de timp, comanda acestuia.

Între anii 1976-1978 a urmat

cursurile Academiei Militare din București. Până în 1990 a îndeplinit diverse funcții în compartimentul operativ al Diviziei Maritime și Comandamentului Marinei Militare și a urmat cursul de analiști de stat major organizat de Academia Militară. Ca urmare a studiilor efectuate în perioada anilor 1990-1992, devine primul ofiter de marină absolvent al Academiei Statului Major General al Forțelor Armate "ALEXANDR VASILEVICI SUVOROV" din Moscova.

În ultima perioadă a condus un compartiment de specialitate în cadrul Statului Major al Marinei Militare.

Felicită cu ocazia numirii sale în această funcție grea, dar nobilă, domnul căpitan de rangul I ne-a asigurat că "unitățile de nave din subordine vor continua să se instruiască temeinic și să execute o complexă pregătire pentru luptă în zona de responsabilitate a meritii unități,



astfel încât aceasta să contribuie decisiv la menținerea puterii fluviale pe care o reprezintă România, ori de câte ori interesele naționale o vor cere."

"MARINA ROMÂNĂ"

CARIERA MILITARĂ

ÎNTRE PROIECTE ȘI SPERANȚE DE MAI BINE

Ca orice brăilean, căpitanul-locotenent Ion Bogdan se simte pe Dunăre în elementul său. În 1976, promoția sa inaugura noul local al Liceului Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA" din Constanța. Fiecare cu copilăria sa, cu aspirațiile și potențele sale, s-a adaptat mai ușor sau mai greu la rigurile vieții militare.

Unii au renunțat pe parcurs, alții au

preferat flota comercială sau de pescuit oceanic. Elevul sergent Bogdan din clasa a XII-a A a știut de la prima delilare că vrea și poate să devină ofiter al Marinei Militare. Acest statut nu-l cultivaseră numai de către comandanții de subunități, gradajele sau profesorii, ci și descoperise el, esemenea oricărui adolescent în uniformă căruia liceul militar i-a oferit sansa unui mod de viață elevat și disciplinat, în profida

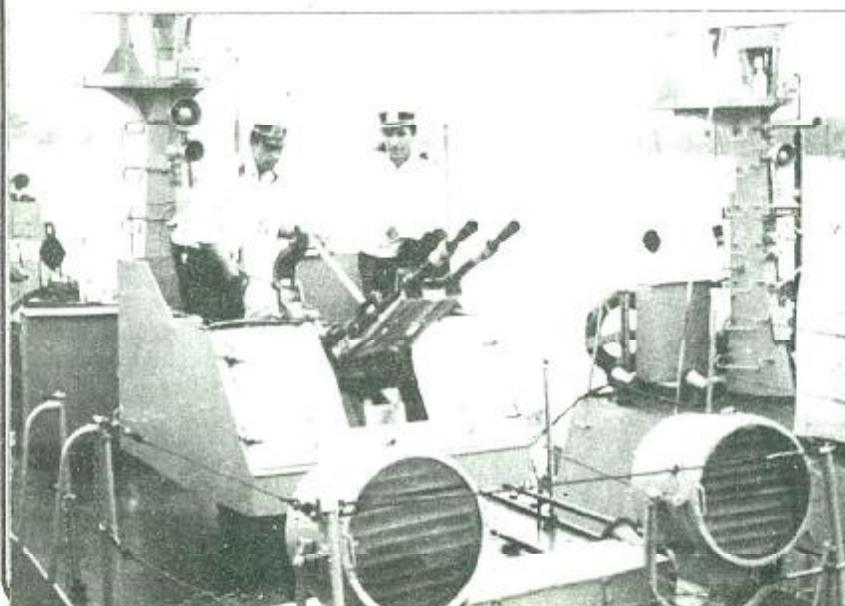
tuturor sacrificiilor tributare viitorului profesiei. Proaspăt locotenent, a ales fluviul în care se revărsă și Călmățuiul care-i străbate meleagurile natale mărginîte de câmpia omonimă.

Sezund - 4 ani și comandant - 5 ani pe vedeta blindată "Maior Nicolae Grigore Ioan" și-a dovedit să fie, ca și comandanților săi, că perseverența este un atribut al celor care vor să învingă. În urmă cu doi ani, căpitanul-locotenent Bogdan a fest "înfrânt" pentru prima oară. L-au copleșit emoțiile, aparent nefrești atunci pentru o fire bărbătească, retrăite însă intens și acum de tatăl felitei zglobii care îl întâmpină zînic acasă.

Ca specialist în probleme de artillerie navală și cel mai tânăr component în statul major al unității de nave, ofiterul se comportă la fel demeticulos și de competență ca și în comanda navei. Neliiniștele sale porneșc însă dinspre familie. Soția nu are loc de muncă, solda este cea care este, iar familia suportă destule privații. Această situație incomodă, greu de acceptat, l-a ambiționat să candideze în toamnă la concursul de admitere la Facultatea de drept.

Vestea că întîlnirea de 10 ani a promoției sale coincide cu perioada examenelor la Instristat. Ar fi vrut să fie din nou alături de cei 81 de locotenenti, la apelul promocioi care în toamna anului 1984 împreștră epoca joielor navelor cu doza de optimism și ambicioză specifică tinerilor dorinci să se realizeze, înainte de totale, profesional.

Indiferent în ce postură se va afla, căpitanul-locotenent Ion Bogdan crede în stea lui norocoasă și continuă să speră la ceea ce au visat dincolo deauna ei și colegii săi de generație.



PORTURI, OAMENI, NAVE

BRĂILA - UN PORT PENTRU MILENIUL III

În curgeerea sa de milenii, Dunărea și-a întinut vâltoarele ademânind de o parte și de alta a cursului său transeuropean seva freatică a tinuturilor preferate pentru că, în cele din urmă, să le dăruiască în semn de ofrandă tărmurilor pontice. Anume parca spre a-și împlini destinul, străvechiul Istros a dislocat munci și a dăltuit defilee, a drenat podisuri și a subjugat câmpii, zămisind împotriva tuturor urgiilor sale - porturile danubiene, durate în vecinătatea fluviului decapotivă mărinimos, dar și capricios.

Asemenea unui curcubeu însetat de belșug și captivat de aura crepusculară a acestor meleaguri, Brăila pare să fi născut ca oraș de susț al Dunării căreia își să atâșează semicircular pe malul său stâng, într-o simbioză prin care portul respiră și aspiră de veacuri spre cele mai îndepărtate zări. Ca și atâțea alte generații cei aproximativ 250.000 de locuitori ai municipiului reședință de județ își raportează bioritmul preocupărilor și tihnei lor la pulsul frenetic al despoticului crai al apelor acceptând conviețuirea în tradiția firească a cetății, dar și în perspectiva renașterii sale viitoare.

Reperete istorice:

1350 - Orasul este menționat în lucrarea spaniolă "Libro del conocimiento".

1368 - Orasul este atestat documentar ca schelă la Dunăre printre un document semnat de Vlaicu Vodă. După acest an, Brăila devine principala poartă de import-export pentru comerțul maritim al Tărilor Românești.

1460 - Brăila este atestat ca renumit port pescăresc de Stefan cel Mare.

26 aprilie 1462 - O flotă otomană compusă din 25 de vase mari și 150 de vase mici, pătrund prin Delta și arde Brăila.

1535 - Portul, cetatea și 30 de sate sunt transformate în castru Ibrail, stăpânită de turci aproape trei secole.

1830 - Orasul și teritoriile din jur sunt definitiv incorporate Tărilor Românești ca urmare a prevederilor Tratatului de la Adrianopol din 2/14 septembrie 1829.

13 ianuarie 1836 - Brăila este decretat porto-franco, pe timpul domniei lui Alexandru Ghica. Colonelul Blasemberg, cununatul domnitorului, este desemnat să coordoneze studiul pentru construcția cheilor.

1841 - Încep primele lucrări de modernizare a portului.

1859 - La Brăila apar Societățile de asigurare "DANUBIU" și "CONCORDIA", urmate de "UNIREA" (1861) și



'LEALITATEA' (1863)

1864 - Îa ființă Șantierul pentru reparări navale Brăila.

1886-1891 - Este finalizată construcția cheilor și a bazinelor pentru acostarea navelor ca și a magazilor și antrepozitelor, lucrări realizate după planurile lui Gheorghe Duca.

1888-1889 - Anghel Saligny construiește la Brăila și Galați silozurile la care a întrebuită în premieră mondială betonul armat și piacerile de beton prefabricate.

1890 - Se înființează prima societate de stat în transporturile fluviale "NAVIGAȚIA FLUVIALĂ ROMÂNĂ".

1900 - Prin portul Brăila a fost exportat 29,91 % din potențialul de export al țării.

1912 - În dana VIII-C s-a montat prima macara de cheu, un pod transbordor de 18 tone, care a fost înlocuită în 1974.

15 ianuarie 1913 - 24 decembrie 1914 - Apare la Brăila "Revista Porturilor și a Navigațiunii Comerciale".

1909 - 1910 - Portul este deservit de 109 nave de servitudine de diferite tipuri și de 250 de marinari.

1914 - În portul Brăila sunt înscrise cargourile "MILCOVUL" (ex "MARISTON"), "OLTUL" (ex "IRISTON"), "SIRETUL" (ex "BAHARISTON") și "JIUL" (ex "ECATERINI MATSONKIS") cumpărate de Societatea de Navigație "ROMÂNIA".

8 mai 1940 - Îa ființă Șantierul Naval "ROMÂNIA", societate anonimă, cu scopul de "a construi și a repara vase plutitoare pentru răuri, fluvii și mări".

1960 - Șantierul Naval "ROMÂNIA" fuzionează cu Șantierul Naval "VITTORUL".

Portul Brăila, azi

Portul Brăila este situat la extremitatea amonte a Dunării Maritime și se întinde pe o suprafață de 50 de hectare (dintre care 15 sunt platforme amenajate), de la Km 168 + 500 până la Km 175 inclusiv. Brăila are un caracter mixt, servind atât traficul maritim de produse chimice de tranzit cât și importul de diferite mărfuri de magazie și export de produse lemnosane, cât și traficul fluvial de cereale și produse de carieră și balastieră. Din punct de vedere al exploatarii, portul se împarte în trei sectoare importante: Portul Vechi, cu zona "Bălăi", teritoriul danelor de pasageri și danele 1-6 pentru celuloză; Bazinul docurilor, cu o suprafață de 10 hectare luciu de apă, cu danele 1-4 pereu la Dunăre și danele 5-15 în interiorul bazinului și zona cuprinsă între Km 169-169,5, care include și debocărul de trecere peste Dunăre prin punctul "Brăila-Smârdanul Nou".

În portul Brăila pot opera nave (încărcare-descărcare-transbordare) cu o capacitate maximă de 8 750-9.000 TDW și barje de capacitate de până la 3.000 tone. Platforma portuară dispune de un front total de operare de 1.695 m liniari cu un număr de 15 dane maritime. Printre echipamentele portuare de bază se numără 13 macarale de cheu cu o capacitate de 5-16 tone/forță, o macară electrică cu pod transbordor de 8 tf, 31 macarale mobile de 5-40 tf, 9 macarale plutitoare de 5-16 tf, numeroase alte macarale de teren, tractoare cu remorcă, trailere, peridocuri, autostivuitoare și autoîncărcătoare precum și 4 remorhore pentru manevre de radă.

În prezent, în acest port se pot descărca peste 200 de vagoane de mărfuri în 24 de ore. Capacitatea de operare în mod simultan la frontul de dane pe 24 de ore depășește 45.000 tone trafic/an.

LA MAREA CEA MARE ȘI DUNĂREA STRĂBUNĂ

Intreprinderile portuare și privatizarea:

ALTE STRUCTURI, ALTE PERSPECTIVE

Până în 1991, la Brăila a funcționat Compania de Navigație Fluvială "NAVROM", integrată Intreprinderii de Navigație Fluvială Galați care avea responsabilități de la Bazias la Sulina. Prin divizarea companiei brăilene s-au creat trei noi întreprinderi. Patrimoniul și obiectul de activitate ale acestor firme impun relansarea întregii activități prin regândirea priorităților și a strategiei manageriale pornind de la același numitor: privatizarea.

Administrația Porturilor Dunării Maritime (A.P.D.M.) Galați administrează, prin sucursala Brăila întreaga infrastructură a porturilor cuprinse în zona Hârsova - Brăila - Canalul Măcin (cheiuri, bazin portuare, senale de acces, teritori) și o parte din infrastructură (platforme, magazii, instalatii, utilaje, clădiri social-administrative, stații de transformare, grupuri sociale, etc.).

Sediul Regiei brăilene este amplasat în incinta Docuri nr. 1, aceasta desfășurându-și activitatea pe



principiile gestiunii economice și autonomiei financiare.

Domnul inginer Ovidiu Leca, directorul A.P.D.M. Brăila începând cu 1 ianuarie 1992, s-a străduit să asigure tuturor agentilor economici interesati servicii prompte și de calitate în contul căror să obțină primele beneficii și resurse pentru rentabilizarea capacitaților existente. Atelierul de întreținere și reparări s-a reprofilat pe montarea macaralelor portuare de cheluri, iar Complexul de cazare și Cantina-restaurant și-au refăcut circuitul comercial. Mai nou, o dană de 100 de metri cu 2 macarale portuare a fost închiriată S.C. "TRANSEUROPA".

(Continuare în pag. 12)

Căpitania portului Brăila RIGOARE ȘI PROFESIONALISM

Domnul căpitan șef de port Neculai Tuțuiu se numără printre absolvenții primei promoții a Școlii Militare Superioare din Constanța (1957). După doi ani la comanda unității de luptă navigație de pe monitorul "202", a fost numit șeful Punctului de pilotaj din cadrul Serviciului Hidrografic al Comandamentului Flotilei de Dunăre. În 1960 a trecut în rezervă dintr-un anume orgoliu profesional. Fără să se considere un sacrificat, Tânărul tăcuțean s-a instalat în 1965 la Tulcea în calitate de căpitan principal de port. Din 1970 este șeful Căpitaniei portului Brăila. Dacă în prezent fostul său coleg de bancă este un distins amiral constanțean, oricine poate descoperi cu ușurință prin prestanța, decenja și frachețea întruchipate în persoana celui care a schimbat doar uniforma, nu și rigorile vieții marinărești, atributele autoritatii incontestabile a celui care asigură destăierarea în condiții optime a navegației de la km 155 la km 237 pe Dunărea activă.

"Căpitania Brăila are cea mai mare



rază de jurisdicție, cu responsabilități pe Dunărea activă, pe brațele Măcin, Caleea și Vâlcu, cu un port auxiliar în care se construiesc două dane tip estacadă necesare descărcării combustibilului greu pentru termocentrala de la Chiscani și cu 4 zone de dificultate deosebită la coturile Arapu, Trăsura, Apostol și Orbu. Deși traficul din zonă a scăzut de circa 10-15 ori în ultimii 4 ani, în trimestrul al II-lea al anului în curs s-a înregistrat o revigorare a traficului maritim și a celui fluvial, îndeosebi de cabotaj.

Este semnificativ faptul că accidentele de navigație au scăzut fantastic după 1990. Se observă o mai mare prudentă în navigația navelor tuturor statelor riverane Dunării. Căpitania Brăila este încadrată cu cadre competente, care își respectă atribuțiile și au conștiința răspunderilor pe care le incumbă acestea. Grupul care asigură siguranța navegației este, alături de Port Control, o echipă care urmărește zi și noapte atât fluența traficului cât și derularea operațiunilor portuare."

Pagini și foto realizate de
Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU

PORTURI, OAMENI, NAVE

(Urmare din pag.11)

Societatea de Navigatie Fluvială Română - "BRĂILA NAV" S.A. are un patrimoniu de circa 2.350.000 lei și o cifră de afaceri de peste 2,5 miliarde lei/anual.

Domnul director Ion Oprisnenescu, un specialist format în cei 25 de ani de serviciu la "NAVROM" Brăila, fost consilier în Departamentul Transporturilor Navale, se luptă din răsputeri să încheie noi contracte cu beneficiarii transportului de mărfuri și de călători. Pentru aceasta are la dispoziție 11 remorcare și împingătoare, 53 de barje, slepuri, ceamuri, 3 nave de pasageri ("FELDIOARA", "SLĂNIC" și "ZIZIN"), 3 bacuri de trecere peste Dunăre prin punctul Brăila-Smârdan

("CHICIU", "OLTISOR" și "VÂLCELE") și 7 macarale plutitoare.

Deocamdată, cele mai mari beneficii le obține din extracția și comercializarea produselor de balastieră. Execută transporturi de piatră de pe Canalul Măcin pentru Sitoman Constanța și de nisip de la Topalu la Brăila, de minereu preluat de la Agigea pentru Combinatul siderurgic de la Călărași și de cereale pentru "Romcereal" Brăila.

Societatea pentru Exploatare Portuară "HERCULES" S.A., condusă de domnul economist Viru Baciu, este profilată pe prestații portuare, expedieri internaționale de mărfuri, reparări nave, utilaje portuare și construcții metalice,

agenturare și aprovisionare nave, remorcaj și pilotaj.

Întrucât importul este afectat de embargoul împotriva Iugoslaviei, primează activitățile de export. Printre furnizori se numără Combinatul "SIDEX" Galați, "SIDERURGICA" Hunedoara și "FOREX" Suceava.

Pentru toate cele trei societăți demararea activităților în perimetrul celor 65,5 hectare rezervate zonei libere Brăila ca și construcția podului de peste Dunăre care să conecteze proiectul holding din Insula Mare a Brăilei cu cele 70.000 de hectare de teren agricol la fluxuri de mărfuri tranzitate prin portul brăilean, rămân, deocamdată, simple opțiuni ale consiliului județean și municipalității.

Ignorând degringolada tranzitiei, SANAB SFIDEAZĂ INERTIA

Santierul Naval Brăila S.A. - SANAB a luat ființă în 1961 prin unirea a două săntiere navale care dateau din anii 1935. Fabrica de corp construiește blocsecți cu o greutate maximă de 50 tone, în timp ce cala de montaj are posibilități de asamblare și/sau reparare simultană a 12 nave. Sincroliftul acționat de vinciuri hidraulice permite lansarea unor nave cu o greutate maximă de 2.500 tone și ridicarea pentru reparări a navelor de până la 2.200 tone. Dimensiunile acestora nu trebuie să depășească, în ambele cazuri, 135 de metri lungime și 21 de metri lățime. Cheul de armare dublu are 1.100 de metri și este deservit cu macarale de 15 și 50 de tone. SANAB are capacitatea anuală de construcție de 10 nave maritime sau 40 de barje.

Întreprinderea este profilată pe

construcția cargoilor de 8500 și 5000 tdw, a tancurilor de 5000 tdw, navelor container de 500 TEU, navelor de aprovisionare și remorcherelor. De asemenea, SANAB construiește remorcare de 6000 CP, complete fluviale formate din împingător și 6 barje, destinate transportului de mărfuri în zona Rin - Main - Dunăre, complete petroliere fluviale destinate navigației interioare și nave maritime de pescuit.

Printre partenerii tradiționali, domnul inginer Liviu Luca, șeful Biroului export, enumera Olanda, Franța, China, Egipt, Italia:

Fabrica de reparări efectuează curent lucrări de reparații și cuprinzătoare, inclusiv pentru navelle militare fluviale și maritime.

Recent, domnul director general Radu Petrescu a semnat contractul prin care Santierul Naval brăilean devine acționar cu capital majoritar al firmei



PERSEU

olandeză BRĂILA INTERNATIONAL SHIPYARD, alături de GEFONZO B.V. din Olanda și C.F.N.R. din Franța. Obiectul de activitate al acestei firme de reprezentare îl constituie promovarea produselor SANAB îndeosebi pe piața occidentală.

În săntier se află în stadiu avansat de finalizare navele "PERSEU" și "PHEONIX" de 1265 tdw contractate de "PETROMAR" Constanța în vederea realizării transportului de persoane la platformele de foraj marin din Marea Neagră.

În perioada 1-3 septembrie a.c., săntierul organizează cea de-a IV-a ediție a Simpozionului Naval Internațional SANAB '94 care reuneste de la un la altul tot mai numerosi producători de materiale și echipamente navale, constructori de navi, armatori, brokeri și reprezentanții celor mai renomate companii de navigație.



Text și foto:
Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU

LA MAREA CEA MARE ȘI DUNAREA STRĂBUNĂ

De la anticul Drobeta la Turnu-Severin

Coborând în istoria milenară a acestor locuri se relevă existența unor numeroase mărturii antice care atestă rolul important pe care l-a jucat zona în strategia Imperiului roman, în această parte a Europei.

Prezența flotei romane, CLASSIS MOESICA, la Dunărea de Jos, încă de la începutul mileniului I al epocii noastre, explică existența unor lucrări întreprinse de romani în vederea controlului militar al fluviului. Printre acestea, în anul 101 d.Ch., împăratul Traian termină construirea canalului de navigație, săpat în stâncă (lung de 3200 m și lat de 57 m) în sectorul cataractelor de la Porțile de Fier (se vizează evitarea acestei zone periculoase pentru corăbii), precum și a portului și a vestitului pod realizat de marele arhitect al antichității, Apolodor din Damasc.

În teme iere a orașului modern, în anul 1833, a fost făcută cu intenția de a crea un oraș comercial, unde se concentrau mărturile pentru export, precum și un puternic punct strategic lângă granița austro-ungară. În aceste împrejurări, prima societate austriacă de navigație cu aburi pe Dunăre - D.D.S.G. - închiriază, în anul 1850, pe timp de 40 de ani, de la municipalitatea Severinului un teren pe malul Dunării, de 2.400 stânjeni pătrați (circa 4.800 m²) pe care se amenajează platforma portului, se construiește clădirea agenției viitorului port. În 1851, agenția, cu birourile și întregul

Portul Turnu-Severin.

Până în anul 1893 viața portului a fost comună cu a Șantierului Naval de aici, ambele fiind servicii ale aceleiași întreprinderi austriece pe teritoriul românesc.

În anul 1891, în portul Turnu-Severin se execută amenajarea cheulei de piatră, se construiește clădirea

Căpitaniei și Vămii, precum și a Serviciului hidrografic.

După expirarea contractului de închiriere a terenului, Regia Monopolului Statului cumpără, în iulie 1893, clădirea agenției și a șantierului cu tot inventarul, realizându-se și organizarea serviciilor portuare, Căpitania, Vama, Serviciul hidrografic, în cadrul unui serviciu central înființat mai înainte, în anul 1890 - Navigația Fluvială Română (N.F.R.).

După 1896, un trafic general de mărfuri, cereale, sare, lemn și colete, începe cu vasele N.F.R.-ului care își largesc parcoul de nave construite la Turnu-Severin sau cumpărate de la alte șantiere constructive.

În timpul ocupației germane din 1916-1918, portul este folosit în scopuri militare. Germanii construiesc calea



Picior al podului construit de Apolodor din Damasc

Dunărea de Sus, cât și pentru Dunărea de Jos.

Sub aspectul amenajărilor portuare nu s-au mai întreprins lucrări de anvergură, acestea realizându-se în anii



Ruinele vechilului port dunărean Drobeta

ferată din port, legând-o de calea ferată principală.

În cel de-al doilea război mondial, portul a fost lovit de bombardamentul din 15 aprilie 1944, distrugându-i-se cheul din fața magazilor și baia serviciului sanitar.

Portul Turnu-Severin este un port de tranzit, fiind situat în apropierea canalului de navigație Porțile de Fier. Aici se formează convoaiele, atât pentru

1981-1985, concomitent cu lucrările hidrocentralei din aval - Porțile de Fier II. Au avut loc lucrări de suprainsătură a actualului port, ca urmare a creșterii nivelului Dunării prin lacul de acumulare. Pe cheurile betonate s-au instalat utilaje portuare moderne, permitând un trafic de mărfuri cu mult superior.

Prof. Cornel GREAVU

PORTURI, OAMENI, NAVE

Apele galbene ale bâtrâului fluviu se scurg leneșe și linșite prin fața portului Dobrogea Turnu-Severin. Rareori o elice spintecă pânza întinsă a undelor, pentru că apoi, pentru mult timp, linștea să vegheze, din nou, curgerea apelor. De-a lungul țărmului, numeroase nave stau încremenite într-o nefirească nemîșoare, aşa cum pe uscat sufletul acestor nave - echipajele lor - pare cuprins de aceeași nefirească stare de contemplație.

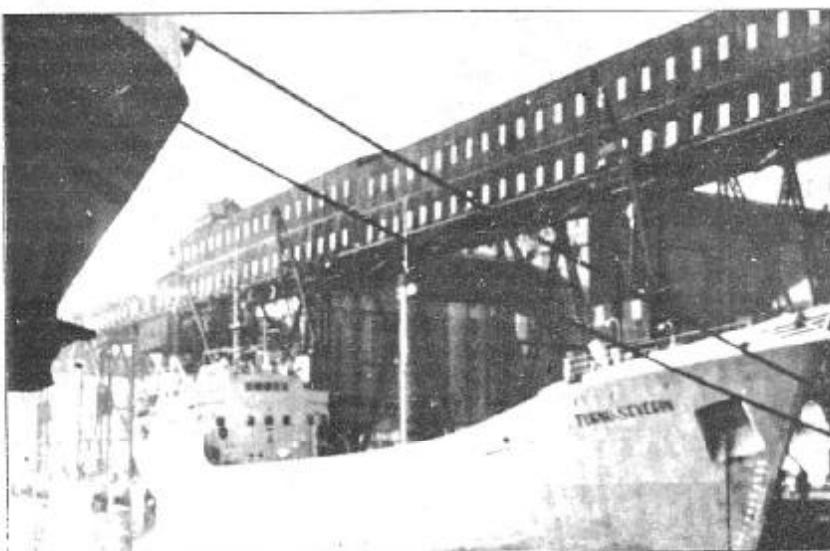
O nevăzută, stranie și malefică baghetă magică pare să fi opriit, ca-ntr-o legendară "pădure adormită", viața acestui mare port dunărean. Viața atât de trepidantă altădată, aici, în locul în care se alcătuiau, prin tradiție, mariile convoaie ce urmează să traverseze cluzele barajului Portile de Fier, în drumul lor în amonte, până departe, spre inima Europei, spre Ungaria, Austria sau Germania. Loc de tranzit și de întâlnire al navelor și marinilor bâtrâului fluviu, în mișcarea lor continuă, amonte-aval, aval-amonte. Iar bagheta de fier ce a redus totul la lăcere este, desigur, războiul! Războiul fratricid din fosta Iugoslavie, cu întregul său cortegiu de nenorociri pe care le încearcă, atât de nemeritat, vecinii noștri din sud-vest și ale căror urmări se răsfrâng și asupra noastră sub forma, de-acum atât de cunoscută, a embargoului. Domnul Eugen Marcu, căpitan șef de port al Căpitaniei Dobrogea Turnu-Severin, adaugă, cu forță redată băi detalii ce relevă acestui fenomen nostru, în general, Turnu-Severin, în instituirea traficul României Dunăre, s-a cu 70 la sută.

care mai traversează zona sunt monitorizate cu ofițeri de la căpitanile portuare de la Calafat și Mohaci. Navelor ce urcă îi se înregistrează bunkerarea, se siglează tancurile și se desigilează la Mohaci. În Serbia aceste nave trebuie să plătească taxa impusă de autorități, de 1,88 dolari S.U.A. pe tonă de marfă. Aceasta pentru puținele noastre nave ce transportă mărfuri acceptate de embargo, având avizul strict al S.A.M. - U.E.O. Desigur, urmările sunt sumbre pentru navigația fluvială românească. Pentru Turnu-Severin, ele se disting cu ochiul liber: aproximativ 80 de nave de transport ale S.C.-N.F.R. - Dobrogea S.A. sunt blocate pe Dunăre. Sute de marinari suportă efectele, affându-se în somaj. Viața, în plan social, a orașului, care este, în primul rând, un oraș port, este afectată major. În ce ne privește, ca oameni ei legii, ne facem datoria cu fermitatea presupusă de meseria noastră căci mai presus de orice, jura trebuie să și respecte angajamentele internaționale - aşa cum România întotdeauna a făcut-o, poate mai ferm decât alții, deși atâtea vocii neprietene au insinuat, mereu, că ar fi altfel. Ceea ce ne dorim însă, de altfel toți românilor, este ca, în sfârșit, acest groaznic conflict fratricid ce stăsie țările vecine, să înceteze chiar, poate, înainte ca discuția noastră să capete forma rândului tipărit."

Sub bagheta de fier a EMBARGOULUI

BARAJ VIU, ÎN FAȚA ... MARELUI BARAJ

Într-un moment de respiro discutam cu domnul căpitan de rangul I Nicolae Dobrin despre specificul și dificultățile profesiei de marină militară, la fluviu. Vasta sa experiență în materie și prestigiul necontestat în fața mai tinerilor camarazi, dau greutatea specifică părărilor sale: "Cred că la fluviu servituitoarele meseriei și factorii de puternic stres decurg din două elemente specifice: spațiul strâns de manevră și, în consecință, diminuarea drastică a timpului util de reacție. Deci, multiple situații neprevăzute forțează la reacție promptă, uneori de câteva secunde. Alternativa - naufragiul, coliziunea, catastrofa. Imaginați-vă o navă în mars, noaptea. Totul de proiectează în negru - țărmuri, păduri limitrofe, insulite. Deriva te poate împinge rapid pe uscat. Dunărea nu o încă regularizată - sunt bancuri, ape mici, etc. Apoi, nave ce vin din sens opus. Imaginați-vă Dunărea învăluită în ceată - vezi doar la cățiva pași. Toate "urechile" navei trebuie să stea atunci încordate să percepă orice semnal, orice zgromot, iar comandantul trăiește într-o încordare continuă. Sau Dunărea scăzută - cum a fost în 1991, 1992, când era presărată cu nave puse pe uscat. Trebuie să vezi și să calculezi totul, la secundă. De pildă, să vezi de îndată că undeva, în provă, luciul a dispărut și apele văluresc. E semnal de primejdie; apa a scăzut acolo și trebule să virezi sau să stopezi analizând, concomitent, situația partenerilor de trafic. Este, pentru marină, extenuantă această continuă tensiune, fără un minut de destindere. Si imaginați-vă că, pe asemenea condiții specifice de navigație, se suprapun evenimentele deosebite, ce țin de competența profesiei noastre



LA MAREA CEA MARE ȘI DUNAREA STRĂBUNĂ

de marinari militari. O asemenea situație, într-adevăr deosebită, am trăit-o împreună cu colegii mei, în 1991. Războiul fratricid iugoslav izbucnise ca un incendiu devastator. Era perioada de confruntare între Serbia și Croația. Un obiectiv vital trebuia protejat - barajul hidrocentralei "Portile de Fier 1". Am comandat grupul de nave căruia i-a revenit această misiune. Orice se poate întâmpla, atunci când rațiunea tace și armele vorbesc!

Erau posibile acțiuni de minare, deversări de petrol, acțiuni de comando ale unui adversar împotriva celuilalt. Eram

în amonte de baraj. Noaptea, pe malul sărbesc se trăgea. Situația era tensionată. Vegheam zi și noapte. Oamenii noștri au fost la înălțime; între ei se aflau căpitanii de rangul III Virgil Curea și Ion Mladin, căpitanii-locoteneni Constantin Avramescu și Marian Fierbințeanu, maștrii militari Ion Gavrilă ("decanul" de vîrstă al mecanicilor), Nicolae Popescu, Tudor Stancu, Nicolae Mirică și Nicolae Stan.

Au trecut zile, săptămâni, apoi luni de veghe încordată. Se apropia Crăciunul, vacanțele copiilor. Toți se găndeau la cei de-acasă, care nu știau, cum e și firesc în meseria noastră, decât că suntem în misiune. Bine că nu

știau nici la ce tensiune suntem supuși și nici că, de atâtea ori mașinile cu alimentență ajungeau în zona noastră. Deci, Dunărea, cu chipul său aspru, toamna și iarna, războiul învecinat, cu amenințarea neprevăzutului și gândul, sfâsietor, spre cei de-acasă. N-a fost ușor deloc. Dar oamenii au fost la înălțimea momentului și și-au făcut, așa cum trebuie, datoria lor de ostași. Iată de ce cred că ei, acești fi ai tării în haină de ostași, mulți atât de tineri, merită mai mult decât își închipuie unii, din păcate, respectul tuturor. Respect pentru eforturile și devotlunea lor față de standardul - simbol al României întregi - sub care slujesc."



Undeva, pe Dunăre, în aval de barajul "Portile de Fier 1". Se luminează de ziua. O zi mohorâtă de iunie, debutând sub pânza perseverentă a plouă. Contururile tărimurilor și ale navelor abia se disting, estompată într-o mantie verde-cenusușă ce învaluje totul. La bordul dragonului nr. 160 sonerile pulverizează linisteag matinală - "Alarma de exercițiu!" Echipajul aleargă la posturile de luptă. Rapid, pregătirile pentru mars și luptă sunt finalizate concordonometru, sub ochiul atent al comandanțului - căpitan de rangul III Virgil Curea, omul care, șase ani, și-a legat destinul și, în bună parte, rațiunea de a fi, de această navă. Șeful de echipaj, maștrul principal Dumitru Breznă și-a pregătit deja tehnica de navigație pentru mars. În mașină, maștrul militar clasa a III-a Tudor Stancu și subordonății săi au pus, la ordin, motoarele "Pe dum înainte". Caporalul Nicușor Stoican. În spatele mitralierei sale, este gata să execute ordinul "Foc". Fruntașul Eugen Buturoagă, soldații Ion Bogdan, Gheorghe Burcă, împreună cu camarazi lor sunt pregătiți și ei să lanseze ploale de dragaj străcurându-se prin pânza deasă de ploale, învaluită de lumina nehotărăță a diminetii, navea s-a pus în mars, condusă de mâna sigură a marinarului de profesie ce și intuiește calea, înfrântând vizibilitatea redusă și capcanele violente ale fluviului, cu bancuri și grinduri, cu ape mici și întâlniri "surpriză" cu nave ce vin din amonte. Direcția - kilometrul 954 (dincolo de baraj). În scurt timp, în triplă "defilează" stîns clădirile și instalațiile portuare ale orașului Drobeta Turnu-Severin, învăluit, încă, în liniste și somn. O liniste pe care oamenii de pe "160", ca și atâția camarazi de pe alte nave, la fluviu sau la mare, aflate acum în misiune, o veghează concentrat asupra muncii lor, cu sentimentul că și indeplinesc datoria lor ostășească.

VEGHIND ȚĂRMURILE BĂTRÂNULUI FLUVIU

Orasul a rămas undeva, în provă, și nava s-a angajat prin complicate, dar sigure, manevre în acțiunea de eluzare. Un "salt" de 37 de metri și "160" continuă drumul în amonte. Aceeași lumină puțină, amestecată cu ploale și pâclă "contrazice" acele ceasuri ce indică miezul zilei și continuă să pună la încercare calitățile marinărești ale echipajului...

Nava a ajuns în punctul ordonat. Alte nave "surori" se află în zonă. Un nou ordin și marsul e reluat cu toată viteză. "160" ocupă poziția ordonată pentru executarea exercițiilor specifice. Echipajul, la posturi. Urele trec scurtcircuite de ordine scurte. Exercițiile activează toate compartimentele, într-un complex test de competență. Este o încercare continuă a forțelor, pricerilor, o probă "la cald", de verificare a rezistenței liantului ce leagă camenii între ei și oamenii de navă... Timp de cinci zile, acest major test de competență avea să solicite echipajul până spre limita epuizării, într-un program de 14-15 ore de efort continuu.

În final, efortul este răsplătit. Căpitanul de rangul I Nicolae Dobrin, comandanțul grupului de nave, acordă calificativul "Foarte bine". În puține cuvinte, dar care merg la inimă omului, el mulțumește acestui redutabil echipaj făcând că inflăcărea pe fetele obosite ale camenilor, de la ofițer la soldat, zâmbetul deschis al celor ce și văd eforturile rodind în încheierea cu succes a misiunii incredințate.

Pagini realizate de
Maior
Costin CONSTANDACHE

FILE DE ISTORIE

MARINARI, CAVALERI AJ ORDINU LUI "MIHAI VITEAZUL"

La inițiativa domnului Cristian Teodorescu, fost reporter de război pe frontul maritim al Mării Negre, în numărul 21 (5/1993) al revistei noastre am prezentat, în premieră, lista cavalerilor Ordinului "MIHAI VITEAZUL" din Marina Militară. În urma investigațiilor proprii și ca urmare a informațiilor primite de la cititori, suntem în măsură să vă prezentăm, în serial, biografile și faptele de arme ale bravilor ofițeri de marină.

VICEAMIRALUL PREDĂ C. FUNDĂTEANU

S-a născut la data de 14 iulie 1890, în orașul Râmnicu Vâlcea, într-o familie de intelectuali. Tatăl, Constantin Fundăteanu, a fost un reputat inginer constructor de căi ferate. De la marmă - Elena Fundăteanu - a beneficiat de o educație aleasă, alături de frații săi, Nicolae și Ion.

La 1 octombrie 1910 este admis ca elev al Scolii Militare de Marină din Constanța pe care o absolvă la 1 iulie 1912, ambarcat pe crucișătorul "ELISABETA". și-a început cariera militară într-o atmosferă tensionată din cauza războaielor din Balcani, din anii 1912-1913. Războiul bulgaro-turc era în toi. Armata bulgară înainta spre Constantinopol și se părea că orașul va cădea în mâinile acestela. Pentru a-și proteja misiunile diplomatice și naționali din Imperiul Otoman, marile puteri europene au trimis în zonă bastimente redutabile și trupe. În contextul acestor evenimente, crucișătorul "ELISABETA", comandat de căpitan-comandor Nicolae Negru, primește ordin de la comandanțul Mariniei, contraamiralul Eustatiu Sebastian, să ridice ancora, la 31 octombrie 1912. Echipajul, format din 130 de marinari, avea misiunea să apere, la nevoie, legația și consulatul românesc din orașul de pe malurile Bosforului. În corpul de ofițeri al "ELISABETA" se afla și sublocotenentul Preda Fundăteanu. La 15 iunie 1913 "ELISABETA" ridică ancora pentru a reveni în țară. Întrucât la 20 iunie România intră în conflict cu Bulgaria care avea, ca și în cazul conflictului cu Turcia, pretenții teritoriale, "ELISABETA" a staționat la Sulina, timp de o lună, cu misiunea apărării gurilor Dunării, până la încheierea păcii. Pentru participarea sa la campania din vara anului 1913 î s-a conferit medalia "AVÂNTUL ȚĂRII".

Mutat la Divizia de Dunăre, la 1 august 1915, sublocotenentul Preda Fundăteanu este înaintat la gradul de locotenent. Aflat la comanda unui pluton de marinari, în zilele de 12-14 noiembrie 1916 locotenentul Fundăteanu a executat, cu o viteză deosebită, o recunoaștere îndrăzneață în gara orașului Roșiorii de Vede, salvând mai multe trenuri încărcate cu răniți, material de artillerie și bani.

Pentru aceste fapte de arme a fost decorat prin Înalțul Decret Regal nr. 3257, din 23 decembrie 1916, cu Ordinul "MIHAI VITEAZUL", clasa a III-a.

La 1 aprilie 1917 este înaintat la gradul de căpitan și numit în funcția de ofițer de legătură pe lângă Comandamentul Apărării Dunării. În această calitate are dese contacte cu Comandamentul armatei ruse din această zonă și cu ofițerii misiunii militare franceze. Pentru colaborarea deosebită de fructuoasă cu aceștia, este decorat cu Ordinul rus "SFÂNTA ANA", cu spade, clasa a III-a și cu "CRUCEA DE RĂZBOI" franceză.

La 5 octombrie 1919 s-a căsătorit cu domnișoara Lizeta Robescu, din Galați. Împreună au avut doi copii, Mircea și Georgeta.

La 1 aprilie 1920 este înaintat la gradul de locotenent-comandor și decorat cu "CRUCEA COMEMORATIVĂ A RĂZBOIULUI 1916-1918" cu baretele Dunărea și Dobrogea și medalia "VICTORIE".

În urma studiilor pe care le întreprinde asupra litoralului românesc, privind curenții marini și colmatarea gurilor Dunării, propune



Comandorul Preda Fundăteanu (dreapta), împreună cu generalul adjutanț Paul Teodorescu, ministru al Aerului și Marinel

soluții pentru o nouă ieșire la mare, pe brațul Sfântul Gheorghe. Ca urmare, la 3 martie 1925, este aleas membru activ al Societății Române de Geografie. Pentru activitatea militară desfășurată în cadrul Forței Navale Maritime î se conferă Ordinul "COROANA ROMÂNIEI", în gradul de ofițer. În 1927 este mutat la București, la Comandamentul Marinei și decorat cu Ordinul "LEGIUNEA DE ONOARE", cea mai înaltă decorație militară franceză.

La 10 mai 1930 este avansat la gradul de căpitan-comandor și numit în Statul Major Regal, ca aghiotant al printului Nicolae și, ulterior, al regelui Carol al II-lea.

În aceste împrejurări este decorat cu Ordinul "STEAUA ROMÂNIEI", în gradul de cavaler, iar un an mai târziu începe studiile juridice la Facultatea de Drept din București, unde îl are ca profesor pe ilustrul diplomat Nicolae Titulescu.

În 1933 primește "CRUCEA DE ONOARE" clasa a II-a al însemnului "PENTRU MERIT" și medalie "PELEȘ". Totodată, este numit directorul scolii unde își desăvârșea educația vîtorul suveran Mihai.

În 1935 termină Facultatea de Drept cu brio și își dă doctoratul cu teza "Libertatea mărilor și prizele maritime", prima lucrare românească de drept maritim, de mare valoare, care a văzut lumina tiparului, cu o prefață deosebită de elogioasă semnată de Nicolae Titulescu. Aprecierile sale pertinente și obiective vor fi publicate, în 1967, în volumul "Discursuri", apărut la Editura Științifică. Ca o recunoaștere a meritelor



FILE DE ISTORIE

◀ sale, proaspătului absolvent i se conferă Ordinul "FERDINAND", în grad de ofițer, "SEMNUl ONORIFIC" pentru 25 de ani de activitate în cadrul Marinei Militare și "CRUCEA CASEI DE HOHENZOLLERN", clasa a II-a.

În 1933 intemeiază la Mangalia, serviciul "Salvamar". Ca membru al delegației Marinei Militare Române, comandorul Fundățeanu pleacă la 23 aprilie 1937 în Anglia, cu distrugătorul "REGINA MARIA", sub comanda contraamiralului Victor Schmidl, pentru a participa la serbările prilejuite de încoronarea regelui George al VI-lea. Nava face escale în Malta, La Havre și Portsmouth. La înapoiere, ofițerul primește Ordinul "CORONANIA ROMÂNEI", în grad de comandor și "MEDALIA MARITIMĂ", clasa a II-a navigant, pentru munca, pricepera și devotamentul de care a dat dovadă, în tot timpul carierei sale, contribuind la înălțarea Marinei Militare prin fapte, prin scris și prin grai.

La 4 ianuarie 1938, comandorul Fundățeanu îl însoțeste pe moștenitorul tronului, Mihai, în marșul cu distrugătorul "REGINA MARIA" spre Pireu pentru a participa la festivitățile prilejuite de căsătoria principelui moștenitor al Greciei. Datorită unui ciclon de o violență rar întâlnită, nave comandanță de comandorul Alexandru Stolianovici a fost nevoită să revină la Constanța. (Subiectul a fost tratat, detaliat, în nr.18 (1-2/1993)-n.r.).

Între anii 1936-1938, ofițerul a fost primul președinte al Federației Române de Sporturi Nautice și susținător al organizării de tineret "Straja Tânăr". Pentru contribuția adusă pe tărâm sportiv, i se conferă Ordinul "MERITUL CULTURAL" pentru sport, în grad de cavaler, clasa a II-a. A fost membru corespondent al Academiei de Științe din România.

În 1939 este numit atașat naval al României la Roma. În 1939 revine în țară și este trimis la Selinea la Direcția Dunării Maritime, instituție care a preluat sarcinile Comisiei Europene a Dunării, desființată în acel an. Este numit directorul Direcției Speciale Autonome a Dunării Maritime din Subsecretariatul de Stat al Marinei și decoret cu Ordinul "SERVICIUL CREDINCIOS", în grad de ofițer. Pregătindu-și examenul de înaintare la gradul de contraamiral, intră în conflict cu maresalul Ion Antonescu, care a refuzat să-i recunoască, la vechime, anii pe care i-a petrecut la Palat. Din această cauză, comandorul Fundățeanu demisionează din armată, dar își menține postul de director al Dunării Maritime, ca civil. În 1941 este mobilizat pe post și, ulterior, este decorat cu Ordinul "STEAUA ROMÂNIEI", în grad de comandor și "VIRTUTEA MARITIMĂ", clasa I navigator.

La 10 mai 1942, comandorul în rezervă Fundățeanu este avansat la gradul de contraamiral.

După război este demobilizat și își menține funcția de director până în 1947, când se pensionează ca funcționar civil.

Nume de eroi înscrise pe bordaj

SUBLOCOTENENT ALEXANDRU ISVORANU

S-a născut la 4 mai 1896 la Galați, dar figurează cu ultimul domiciliu în Iași. La 1 iulie 1916 este avansat sublocotenent și repartizat comandant secund pe torpilorul "SBORUL", din Divizia de Dunăre.

Ulterior a fost numit comandant al artileriei de debarcare din insula Cinghinele. Aici fusese instalat un delasament - format din 238 infanteriști, artieristi și marinari - care dispunea de mitraliere, 4 tunuri Nordenfelt de 57 mm și 4 tunuri vechi de 78 mm și avea misiunea să împiedice înaintarea în aval a flotei inamice.

În noaptea de 25 septembrie 1916, orele 04,30, 3 monitoare austriece, 5 vedete

precum și bateriile de la Sîșov au declarat bombardamentul asupra insulei Cinghinele. Circa 40 de militari debarcăți de pe monitoare, dotati cu o mitralieră, au început să înainteze pe tărâmul dinspre Bulgaria al insulei. Un alt grup avansa pe malul opus, cu intenția de a face jonctiunea spre coada ostrovului.

Sublocotenentul Isvoranu, împreună cu 13 soldați, a atacat înamicul. Lupta a durat până spre orele 11,00. Datorită superiorității numerice a inamicului, ostașii români au fost nevoiți să se retragă. În timpul trecerii Dunării înnot, spre Ostrovul Mic, în apropierea malului, sublocotenentul Alexandru Isvoranu a fost lovit de un glonte. Cu toate eforturile soldatului



Neculai Coman de a-l salva, trupul acestuia a fost înghițit pentru totdeauna de ape.

Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN

La 15 august 1953 este arestat și condamnat la 10 ani muncă silnică. Își ispășește condamnarea la Caracal, dar este repus în libertate în 1956, cu ocazia unei amnistii, cu drept de muncă dar fără drept de pensie.

Se angajează ca magaziner la Fabrica de hârtie "STĂRUINȚA". În 1959 îl se acordă pensie civilă, iar în urma demersurilor pe care le-a făcut la ministerul Forțelor Armate obține și pensia militară.

Viceamiralul adjutanț Preda Fundățeanu a murit la 1 mai 1969 și a fost înmormântat în cavoul familiei din Cimitirul "BELU" din București. Prin cariera de excepție, numele său se înscrive la loc de cinstă în elita personalităților Marinei Militare decorate cu Ordinul "MIHAI VITEAZUL".

- //

Din vasta activitate publicistică desfășurată de viceamiralul Preda Fundățeanu, vă recomandăm următoarele repere bibliografice:

1. "Instrucțiuni comandanților de nave pentru aplicarea dreptului maritim în timp de război" - lucrare premiată de Comandamentul Marinei Militare;
2. "Eșirea la mare" (1944) - studiu abordat ca temă încă din 1934 în "Revista Fundațiilor Regale";
3. "Libertatea mărilor și prizele maritime" - lucrare publicată în 1935 sub egida L.N.R.;
4. O istorie a operațiunilor pe Dunăre în timpul primului război mondial - manuscris;
5. "Permanențe românești la gurile Dunării" - manuscris;
6. "Aspectul juridic al priselor maritime" - în revista "Curierul Judiciar" nr. 21-22/1932;
7. "Războiul submarin" - în revista "România Militară", 1927;
8. "Sporturile nautice" - în revista "Marea Noastră" nr.2/1937;
9. "Utilizarea undelor ultrasonore în sondajele maritime" - în "Revista Maritimă", 1928;
10. "Regimul juridic al strămoșilor" - în revista "Economia Națională", 1932;
11. "Apele și sportul nautic" - conferință radiofonică, 1938;
12. "Liga Navală Română" - conferință radiofonică, 1937;
13. "Pentru marinarii căzuți jertfă Patriei" - în "Revista Maritimă", Brăila, Anul I, 1932;
14. "Marea și dreptul maritim" - în "Revista Maritimă", nr.4-5/1932.

ing. Dan STROESCU

Foto: Cristian TEODORESCU

LUMEA VÂZUTĂ DE MARINARI

Intr-unul din drumurile pe care le-am făcut venind din Egipt spre arhipelagul grecesc, zelta Aurora-Eos, învăluită în lumană trandafirie a zorilor, apărera la dunga orizontului și, împreștiind umbrele noptii de pe întinsul apelor, începeea o nouă zi în milenarul ei zbor peste înălțarea Măditernanei.

Mă îndrepteam spre portul Heraclion, din Creta, unde urma să fac o escală de o zi. Privind spuma siajului rămas în urma navei, în timp ce mă apropiam de coastele Cretei, ce se contura în zare, am revenit cu gândul în lumea cretană din ultimile două milenii î.d.Ch., perioadă cunoscută prin legendele mitologice păstrate în opera lui Homer. M-am întărit că în ziua escalei să vizitez ruinele palatului regal din Knossos și muzeul orașului, în limita timpului liber disponibil. Dar nu a fost să fie aşa.

O întâlnire binevenită

Abia acostat în port, vardină m-a anunțat prin telefon că vine agentul. Secundul navei, aflat în salonul meu, a rămas surprins că, în loc să dău mâna cu agentul, ne-am îmbrățișat. Agentul era domnul Francoudi născut la Brăila, unde îl cunoșcusem într-o familie de greci. Auzind programul meu de vizitări m-a anunțat că sunt "captivul" lui pentru sase ore, timp în care vom face un circuit prin partea estică a insulei pentru a vedea câteva descoperiri arheologice, precum și câteva locuri menționate în mitologie.

Circuitul fulger prin estul Cretei

L-am numit "Circuitul Fulger" pentru că vîțea cu care am mers peșosele a depășit, tot timpul, 140 km/oră, iar vizitarea unor locuri a fost de cel mult 5 minute. Vizite scurte, începute la HERACLION, dar satisfăcătoare prin imaginile ce mi-au captat privirea și explicate clar și concret de Francoudi, care a ținut să facă unele precizări: "În primul rând amintesc faptul că în anul 1.700 î.d.Ch., un puternic cutremur a distrus toate localitățile

PERIPLU, ÎN TIMP, PRIN

Crete antică

existente pe insulă, localități ce au fost reconstruite ulterior, cu câteva modificări, iar unele pe suprafete mici. În al doilea rând, toate statuile, obiectele de artă, ușurile casnice, armele, chiar și unele fresce găsite în aceste localități, în urma săpăturilor ce au început abia în anul 1900, ca și obiectele luate de oamenii din neolic și paleolitic găsite prin peșteri, sunt depozitate în diferite muzeu și, în special, în muzeul din Heraclion. În al treilea rând, trebuie să am în vedere că regele Minos este un personaj legendar, deoarece numele său este menționat pe o perioadă depășind un mileniu de domnie, ceea ce este o imposibilitate. Sună posibile două alternative. Sau a existat un număr mare de regi cu acest nume; sau numele de Minos a fost un titlu nobiliar acordat regilor cretani, avându-se în vedere că primul rege cretan, conform legendelor mitologice, a fost Minos, primul fiu al lui Zeus și al Europei - frumoasa flică a lui Agenor, regele orașului fenician Sidon - răpită de Zeus și dusă la el, în Crete, unde i-a devenit soție pământeană".

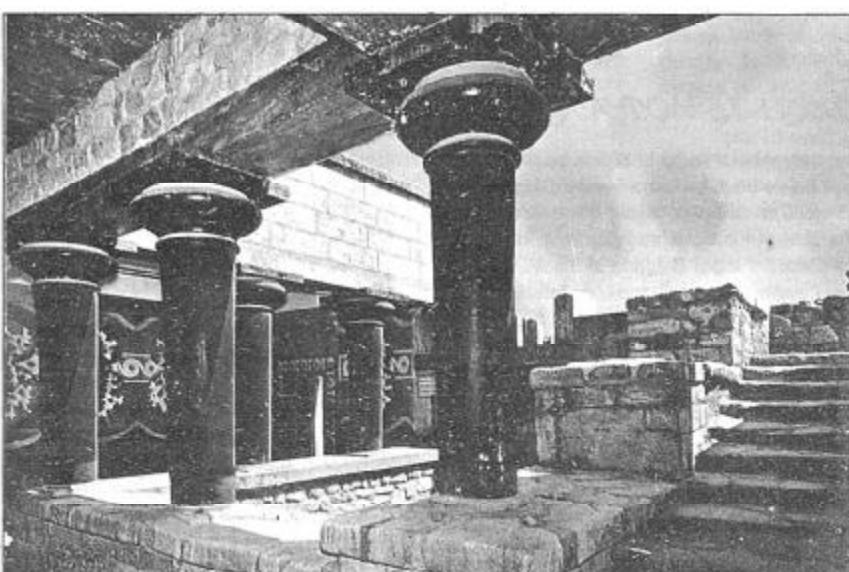
MALLIA. - La un sfert de oră după plecarea din Heraclion, am părăsit autostrada și după parcurgerea a cătorva sute de metri am urcat pe un delușor. Ajuns în vârful lui am constatat că el forma o penisulă, iar pantă dinspre mare era plină de ruine ce păreau a nu fi mai înalte de circa un metru, ruine scoase de curând la lumina zilei. Aici a fost importantă localitate Mallia, a treia ca mărime din perioada

civilizației minoice. Din vârful dealului unde ne aflăm, avem o vedere perfectă asupra ruinelor acestui oraș-cetate construit, prima oară, în jurul anului 2000 î.d.Ch. Distrus de cutremurul din anul 1700 î.d.Ch. a fost repede reconstruit, identic, pentru a fi distrus definitiv, în anul 1400 î.d.Ch., prin erupția vulcanului Therra, după care nu a mai fost reconstruit. Am rămas surprins văzându-i străzile perfect drepte și acoperite cudale de piatră. În jurul căror se înșirulau temelii a nenumărate locuințe și în mijlocul căror se distingea o platformă mare de piatră înconjurată de două săruri de ziduri grecase, înalte cam de doi metri. Mi s-a explicat că acolo a fost un palat regal, lung de 100 de metri și lat de 80 de metri, având o curte interioară de 50 pe 20 de metri, construcție foarte asemănătoare celorlalte palate regale minoice aflate în alte locuri. De altfel, stilul arhitectural de aici l-am regăsit, în orele următoare, și în alte localități cu acoacei vechime.

PESTERA DIKTE. - Continuându-ne drumul, după câțiva timp am părăsit autostrada și am pornit pe o șosea îngustă, dar tot asfaltată. Orientându-mă după poziția soarelui mi-am dat seama că mergem spre sud-vest, printr-o zonă munțoasă. Șoseaua s-a terminat la poalele unui munte înalt și prăpădios. Am urcat pe munte vreo căteva sute de metri pe un drum foarte îngust și extrem de sinuos. Am ajuns aproape de intrarea unei peșteri, pe o mică platformă amenajată ca loc de parcare pentru vreo 4 autoturisme. Am intrat în peșteră, pătrunzând în interiorul ei vreo 30 de metri, portiune luminată de lumina zilei de afară și în care nu am văzut nimic caracteristic peșterilor. Când am ajuns în zona unde semîntunericul începe să domine, Francoudi a aprins lanterna, orientându-încet fascicoul de lumină în diferite direcții. Am rămas înmormurit de frumusețile pe care le vedeam spre interiorul peșterii în care continuam să înaintăm. Formațiunile de stalactite și stalagmite, scăpând în lumină puternică a lanternei, unele unite între ele și părând a fi coloane ce susțineau tavanul peșterii; câteva se asemănau cu trunchiuri de copaci și căror coajă părea împodobită de natură cu basoreliefuri reprezentând frunze de arbori de diferite specii, printre care urcau ramuri subțiri de viață de vie. Altele păreau a fi copaci uscați, cu scoarțele crăpăte de vremuri și purtând în partea lor superioară, ramificații foarte asemănătoare crengilor. Din loc în loc, grupuri de stalagmite apropriate păreau chiar tușuri asemănătoare celor existente în pădurile de pe suprafața pământului. Mi-am dat seama că toate aceste vederii ale mele erau rezultatul reflectării dată de lumina lanternei ce o purta domnul Francoudi. În orice caz, păreau reale. Să, în mod sigur, la asemănarea și interpretarea lor a lucrat și imaginea mea, în scurtul timp că le-am privit. Peștera se numește DIKTE. Legendele spun că aici s-a născut și a crescut Zeus. Se cunosc din mitologia greacă atât motivele pentru

(Continuare în pag. 22)

Căpitan de cursă lungă
Petre MUREȘANU



ȚIȚEIUL - O PROBLEMĂ “ARZĂTOARE” PENTRU ȚĂRILE RIVERANE

Studiiile geologice, seismice și magnetice în partea de nord a Mării Negre și Marea Azov, executate sistematic în decenile al șaptelea și al optulea de ex-U.R.S.S., în principal cu cele 5 nave de cercetări ale întreprinderii YUZHGORNEFTEGEOFIZIKA au condus la descoperirea mai multor zăcăminte de petrol și gaze naturale.

Cu toate acestea, datorită rezervelor mici în comparație cu alte câmpuri petroliere din losta U.R.S.S., depărtarea locului al III-lea în lume în ceea ce privește rezervele de hidrocarburi, nu s-a trecut la exploatarea lor.

Acum, când noul stat Ucraina este în căutare de zăcăminte proprii de hidrocarburi, zăcăminte care să-i asigure intr-o măsură că mai mare independență energetică față de Federația Rusă, cercetările întreprinse și zăcămintele descoperite capătă noi valențe.

Tinând cont că multe din aceste

Originar din mările Extremului Orient, gastropodul *Rapana Thamasiensis* a fost introdus întâmplător în Marea Neagră, transportat, probabil, în “clandestinitate” de opera via a navelor. Deși specialiștii apreciază că această specie de moluște s-a instalat în bazinul pontic în perioada 1930-1940, ea a fost semnalată, pentru prima dată, în 1947, la coastele Caucazului, de unde s-a extins și a reușit să se acclimatizeze pe un acvatoriu foarte întins al mării.

Specia are năorietațea unui răpitor rapace care devorează bancuri întregi de stridii și diminuează rezervele de midii. Prin aceasta, moluștele periclităază organismele filtratoare din zonele de mică adâncime și pot provoca dezechilibre biologice în ecosistemele marine costiere. Până prin anii 1975-1976, *Rapana Thamasiensis* era întâlnită, cu o frecvență mai mare, în zonele litorale până la 10-15 metri adâncime, atât pe fundurile nisipoase cât și pe cele pietroase, fiind ușor de identificat după cantitățile apreciabile de cochilii aruncate de furtuni pe plaje, de-a lungul întregului litoral românesc. În prezent, gastropodul populează, în principal, fundurile pietroase din sudul litoralului, în zonele delimitate de izobatele de 4 metri și 10-15 metri.

Faptul că în Japonia acest gastropod constituie un element de deliciu pentru o serie de preparate culinare, a disponibilizat comercializarea acestei materii prime naturale prin demararea

Resursele Mării Negre

zăcăminte sunt situate de-a lungul coastelor Crimeei, regiune ce se dorescă independentă față de statul ucrainean și intenționează alipirea la Federația Rusă, putem trage concluzia că și soarta acestor zăcăminte constituie unul din diferențele ruse-ucrainene, alături de statul portuș Sevastopol, cel al flotei Mării Negre și altele.

Compania de stat ucraineană CHERNOMORNEFTEGAZ consideră că multe dintre structurile descoperite sunt rentabile pentru a fi trecute în producție și așteaptă investiții străine ca, în cooperare cu efortul finanțier propriu, să treacă la exploatarea lor.

În Marea Azov se află două regiuni distincte cu structuri geologice bogate în hidrocarburi. Prima este regiunea Idolo-Kuhon, localizată în partea de sud a mării și a doua este bancul Azov, situat la mijlocul mării. Adâncimile în aceste regiuni sunt de 8 la 13 metri. În Marea Azov se



află aproximativ 40 de structuri din care circa 25 necesită foraje la adâncimi de peste 200 metri, iar celelalte necesită foraje la adâncimi de peste 400 metri.

Structurile petroliere din sectorul ucrainean al Mării Negre sunt, în principal, localizate în partea de nord a regiunii, unde adâncimile sunt cuprinse între 10 și 100 metri.

(Continuare în pag. 22)

Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU

unei afaceri deosebit de rentabile. Inițiativa aparține doamnei economist Irinel Vlăsceanu și domnului arhitect Yavuz Bayraktaroglu și constituie obiectul de activitate al firmei româno-turce "Trimex International Trading Co. S.R.L.", înființată în 1992, la Constanța.

Pentru producerea cărnii de melci marini, societatea dispune de secție de recoltare cu 18 scafandri brevetăți, pe

puțin 10 ani. Recoltarea se face manual, în raioanele Eforie Nord, Eforie Sud, Costinești, 2 Mai, prin expediții scurte, de 1-3 zile, cu plecare din porturile de bază Agigea sau Mangalia. Prin plonjări repetitive, scafandrii culeg de pe fundul mării exemplarele care corespund ca dimensiuni. Recolta este depozitată la bordul naveli, în tancuri speciale sau în juvelnice din plastic scufundate în apa mării. Cele 10-12 tone prelucrate lunar se exportă în containere frigorifice, pe bază de contract, unei firme japoneze. Preocupări similare are și o firmă din Bulgaria a cărei recoltă este preluată în cea mai mare parte pentru prelucrare de investitorul român.

Conform avizului Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului și studiului de impact efectuat de Institutul de Cercetări Marine, cantitatea explozabilă nu trebuie să depășească 2000 tone pe an. Colectarea este interzisă în intervalul 15 iulie - 15 august, care coincide cu perioada cea mai fertilă de reproducere a speciei.

Prinț-o exploatare rațională, prin care să se păstreze interrelațiile între toți locuitorii biocenozii, firma estimează că va desfășura o activitate de durată, eficientă atât din punct de vedere economic cât și ecologic.

O NOUĂ ȘI ORIGINALĂ “INDUSTRIE” SUBACVATICĂ

litoral și o altă, de extragere și congelare a cărni, cu 60-70 de salariați, la Tulcea. Firma folosește pentru pescuit pescădorul costier "TULIN", hidrobuzul "SOVATA" și 4 bărci cu motor, dotate cu mijloace și aparaturi adecvate de scufundare.

După cum ne relatează domnul Mihai Păduraru, directorul de producție al societății, investiția este preconizată să aducă beneficii pentru o perioadă de cel

Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU

În amintirea lui Jean Bart, mentorul publicisticii marinărești din România

"EUROPOLIS" NAVIGĂ PRINȚRE FIOROURI

De domnul Cristian Teodorescu, reporterul de război care a împlinit luna trecută 85 de ani, mă desparte o jumătate de secol. Ne-au apropiat sufletește evocările și subiectele sale reportericești. La sugestia sa, descindem, umăr lângă umăr, pe urmele lui Jean Bart...

Acasă la o familie de artiști

Pe strada Vasile Alecsandri, la nr. 16, se află Muzeul "FREDERIC și CECILIA STORCK", subordonat Muzeului de Istorie și Artă al municipiului București. Escala este o premieră pentru amândoi.

Din afară, clădirea nu pare să capteze atenția amatorilor de artă. Interioarele ne contrazic. În familia Storck, spiritul artistic a fost ereditar. Karl Storck, sculptor român de origine germană, stabilit în București, primul profesor de sculptură la Școala de arte frumoase, a excelat în domeniul sculpturii statuare, portretistice și decorativ-monumentale. Carol, fiul său, a studiat la Florența și la Philadelphia și s-a profilat pe statui alegorice, busturi și sculpturi funerare.

Frederic, nepotul acestuia, a studiat la București și Munchen. Fost profesor la Școala de arte frumoase, s-a impus prin portrete și sculpturi alegorice.

Cecilia Brâneanu-Cuțescu a studiat artele la "Damenakademie" din Munchen și Academia "Julien" din Paris. A dovedit remarcabile calități de desenatoare și a realizat numeroase aspecte peisagistice din Franța, Turcia, Italia și Spania. În 1909 s-a recăsătorit cu sculptorul Frederic Storck. Caselor, construită în 1913, a fost transformată în muzeu printr-o donație oficială în 1951. Alături de operele celor trei sculptori și de lucrările pictoarei Cecilia Cuțescu-Storck, sălile muzeului găzduiesc colecții de mobilier de artă, de sculptură în lemn și piatră din secolele XVI-XVII, icoane vechi românești, ceramică populară și a.

Sora Ceciliei a fost soția pictorului Alexandru Satmari, fiu al pictorului Carol Popp de Szatmary. Cecilie a activat în cadrul societății "Tinerimea artistică", unde, alături de Constantin Brâncuși, a fost socotită avangardistă. Prietenia și corespondența cu maestrul au făcut ca în muzeu să existe o colecție "Brâncuși". Printre lucrări se numără și "Domnișoara Pogany", realizată în 1913.

Profesoară de arte decorative și pictură la Școala de arte frumoase bucureșteană, aproape 25 de ani, Cecilie Storck a fost prima femeie din Europa care a îndeplinit o asemenea funcție în învățământul de stat. A avut două fiice. Lita, cea mai mare dintre ele, s-a căsătorit cu Călin Botez, ofițer de marină, fiul cunoscutului scriitor Eugeniu P. Botez (Jean Bart).

La rându-i, a cochetat cu arta, impunându-se prin unele lucrări de grafică.

Fiii lui Jean Bart

Călin E. Botez s-a născut la 25 iunie 1909. La 16 noiembrie 1930 era elev T.R., iar la 15 octombrie 1931 a fost avansat sublocotenent în rezervă.

La 1 martie 1934 este chemat temporar în rândul cadrelor active cu gradul de aspirant. Din această perioadă datează începutul colaborării sale la revista "MAREA NOASTRĂ", fondată chiar de tatăl său. Astfel, în nr. 9/1935, semnează articoulul "Acordul naval anglo-german".

În 1938, împreună cu locotenentul Ștefan Holban, a reprezentat, pentru prima oară, România la regatele organizate anual de Marina germană în fiordul exterior de la Kiel. În urma celor 5 curse efectuate de Starurile celor 11 națiuni angajate în luptă pentru obținerea mult râvnitului trofeu "Hidenburg Erinnerung Marine Pokal", echipajul românesc s-a clasat pe locul al IX-lea.

În 1939, locotenentii Călin Botez și Constantin Copaciu publică

"ABECEDARUL MARINARULUI - manual de inițiere marinărească" în care grafica este semnată de Lita Botez și locotenentul Ion Zaharia. Elogiată în prefață pentru "abundența referințelor, arhitectura și clasificarea materialului", de contraamiralul Alexandru Gheorghiu, secretarul general al Ministerului Aerului și Marinei (M.A.M.), această monografie este dedicată de autori "Amintirii lui Jean Bart (Comandor Eugen Botez) care a crezut cu tărie în viitorul Neamului pe ape și a luptat o viață pentru sădarea aceleiași credințe în toate sufletele românești".

Locotenentul Călin Botez (în



dreapta imaginii) este un erudit. Cunoaște la perfectie limbile germană, engleză, italiană, franceză și portugheză. Este apreciat ca atare și înăscărat la M.A.M., ca aghiotant al viceamiralului ing. Eugeniu Roșca, viitor comandant al Marinei Militare (1940-1942). După o specializare în Germania, în 1941 îl găsim la comanda vedetei torpiloare "VIFORUL". →

← alături de locotenentii Ion Zaharia și Stefan Ignat, comandanți pe celelalte două vedete.

Pe 8 noiembrie 1941, în absența sa de la bord, aceasta a sărit în aer, lovindu-se de o mină. Printre victime s-a numărat și aspirantul Aurel Cornățeanu.

La 25 octombrie 1942 este avansat la gradul de căpitan. Ulterior este transferat la Comandamentul Marinei Militare ca aghiotant al contraamiralului Nicolae Pălăș, secretar de stat în M.A.M.

Între anii 1944-1947 a fost atașat militar naval în Portugalia. La Caischais, pe târmul Atlanticului, a fondat un club de yachting sub culoarea căruia a organizat numeroase competiții nautice.

În 1951 a fost arestat și trimis la Canal, la Poarta Albă. Pentru a preîntâmpina un accident colectiv, a sărit să frâneze o garnitură de tren scăpată de sub control. În urma acestei intervenții s-a ales cu un picior mutilat. A fost eliberat în 1956. Până la moartea sa, survenită prematur în 1961, comandorul Călin Botez s-a implicat activ în desfășurarea diferitelor regate cu vele pe care le-a organizat, cu pricinere și o deosebită pasiune, pe lacul Herăstrău sau la Mamaia. Este înmormântat în cripta părintilor și bunicilor săi la Cimitirul "Belu", din București.

Stroile Botez, al doilea fiu al comandorului Eugeniu P. Botez, provine din noua sa căsătorie, după decesul primei soții. De profesie avocat, în timpul războiului era sublocotenent, comandant al bateriei de artilerie de coastă de lângă Farul Genovez. Se întâlnea deseori cu fratele său vițreg la bordul navei-bază "CONSTANȚA". După 1944 a activat ca secretar general al Ligii Navale Române (L.N.R.). Prin 1958 a forțat Dunărea și a trecut granița la Iugoslavia. În prezent locuiește la Paris.

Rugă și urare pentru fratele Alexandru

Călin Botez a avut doi fii: Alexandru și Alvaro.

Cu primul am făcut cunoștință în primăvara acestui an, printre-o fericită coincidență, în grădina casei părintești din curtea Muzeului "STORCK". La aproape 57 de ani, "domnul Sandu", cum îl alintă muzeograful, păstrează

a l u r a
sportsmanului
din tinerețe.
D o m n u l
Teodorescu nu
prididește cu
întrebările.
A v a n t a j u l
vârstei: fusese
contemporan și
camarad cu tatăl
interlocutorului.
Alexandru Botez
este arhitect și
locuiește de la
20 de ani la
Oslo. În 1959,
pe timpul unui
turneu cu
naționala de
volei în R.F.G., nu a rezistat tentației
de a trece dincolo de zidul Berlinului.
Pe atunci era student în anul IV. S-a
întors de bunăvoie, dar i s-a intentat
proces pentru "trădare de stat". La
securitatea din Rahova a fost colegul
de celulă și confidentul ilustrului
mentor spiritual Constantin Noica. I-am
regăsit împreună în primul capitol
al cărții "Rugați-vă pentru fratele
Alexandru", scrisă de "domnul Dinu"
în anul 1965 și apărută în 1990, în
colecția "Totalitarism și literatura
estului", la Editura "Humanitas".
Filosofului, de-o vîrstă cu tatăl său, i-a
oferit cadou, la despărțire, o miscare
de gimnastică a trupului său după cum
acesta îl dăruise o lecție din
"gimnastica" mintil sale.

A petrecut doi ani la Jilava și
alți doi în Bărăgan.

În 1963 a reluat facultatea de
la capăt. A lucrat ceramică până în
1990, când s-a pensionat medical. Are
un băiat, Timon, student la Arte
Plastice-Grafică și o fetiță, Cecilia, de
14 ani.

După Revoluție, a înfițat la Oslo
Asociația de Întrajutorare "Democrat
for Romania", în numele căreia a
revenit în țară, de nenumărate ori, cu
ajutorul.

Cu ani în urmă a practicat
yachtingul la Clubul "Știință". În
prezent are un yacht de 3,5 tone și
circa 30 de picioare lungime care se
numește - cum se putea altfel? -
"EUROPOLIS". Când se desprinde de
cheu, acesta are arborat de fiecare
dată tricolorul românesc la catarg.

În chiar ziua în care finalizam
acest articol, am primit din Norvegia
răspuns la una din scrisorile mele.

*Domnul Cristian Teodorescu
este multă prietenie și
simpatie cărtigată
într-o frumosă
colaborare.*

Călin Botez

ABECEDARUL MARINARULUI

Domnul Sandu este necăjit. Un incendiu devastator i-a mistuit în întregime apartamentul și se află într-o situație extrem de critică. Cu toate acestea, a avut tăria și plăcerea să-mi povestească: "De yacht nu am certitudinea că mai există (eu sper) încrucișat de când l-am repus la apă după iernat, l-am legat de o geamandură și acolo a rămas. Nu am avut încă timp și nervi să merg să îl vizitez. Dar pe 24 iunie, de Sfântul Ioan (Hans), când este ziua cea mai lungă, aici totă lumea ieșe pe mare, iar de-a lungul coastei se aprind mii de focuri. Lumea se distrează și își petrece noaptea (albă) sub cerul liber. Aici, la Oslo, care este mai la sud, soarele dispără de pe cer pentru două-trei ore, dar este în continuare lumină. În nordul țării, soarele rămâne însă atârnat pe bolta cerească în permanentă".

Fratele său, Alvaro, născut în
Portugalia, are 50 de ani, este sculptor
și locuiește împreună cu mama lor, la
Cachan, lângă Paris.

Îi mulțumesc pe această cale
domnului Cristian Teodorescu pentru
ideea sa. Împreună ne exprimăm
gratitudinea pentru solicitudinea
domnului Alexandru Botez care ne-a
ajutat să-l cunoaștem și, cu atât mai
mult să-l respectăm familia. Nutrim
speranța că soarele a răsărit din nou
în sufletele și pe chipurile membrilor
familiei sale și că "EUROPOLIS" va
naviga, la fel de temerar, prin Oslo
Fjord, precum odinioară Jean Bart
călătorește peste ocean.

Pagini realizate de
Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU

Creta antică
(Urmare din pag. 18)

care mama sa, Rhea, a fost silită să-nască aici și să-l lase în grija nimfelor Adrasteia și Ida (care l-au crescut și hrănit cu laptele caprei sacre Amaltheia), cât și lupta dusă de Zeus până la înlăturarea răului său tată, zeul Cronos, căruia i-a luat locul. Pe drumul spre ieșire, Francoudi nu a omis să spună că, datorită faptului că Amaltheia l-a hrănit cât timp a fost copil, Zeus i-a dat nemurire și a ridicat-o în înaltul cerului, transformând-o în constelația numită Capricorn. Constelația o cunoșteam. Îi știm poziția pe boltă cerului, dar până acum nu i-am știut originea legendară și de unde începe numele.

ZAKRO. - Ajunși pe coasta estică a insulei, am oprit la marginea unui golf îngust, dar adânc, pătruns în interiorul uscatului. Aici a fost baza flotei militare minoice. Unica ruină existentă este a unui palat descoperit și scos la lumina zilei în anul 1961. Anticul Zakro a fost distrus în urma erupției vulcanului Therra în anul 1400 î.d.Ch., iar bucați mari de lavă au fost găsite la câțiva metri sub pământ. Astăzi, pe locul anticului oraș-port se află micul sat de pescari numit Kato-Zakross.

IERAPETRA. - După un drum lung am ajuns la actualul oraș Ierapetra, cea mai mare localitate de pe coasta sudică a insulei. Căteva ruine ale anticului Ierapetra sunt împărățiate de-a lungul plajei, restul orașului aflându-se scufundat sub apele Mediteranei, acoperit cu un strat gros de nisip.

GORTYS. - Eram îngrozit și teama mă făcea să tac. Mașina gonea cu 170 km pe oră. Am respirat ușurat când am oprit între ruinele de la Gortys, oraș ce a cunoscut apogeul gloriei sale între anii 1100 și 66 î.d.Ch., în perioada elenistă și sub dominația romană. Am aflat că aici s-a găsit o celebră inscripție scrisă în dialectul arhaic doric și socotită ca cea mai importantă lucrare greacă, cuprinzând cel mai complet text legislativ. Am vizitat ruinele teatrului roman, ale Odeonului roman (edificiu destinat manifestărilor culturale și templul zeiței egiptene Isis). Orașul a fost reconstruit după cutremurul din anul 1400 î.d.Ch. Ruinele sale nu sunt datorate unui nou cutremur, ci distrugerii sale de către arabi, în anul 827 d.Ch.

Din Gortys, am plecat să vizităm ultimele trei localități planificate în acest circuit fulger, cele mai importante centre arheologice din Cretă antică.

(Va urma)

TITELUL - O PROBLEMĂ "ARZĂTOARE" PENTRU ȚĂRILE RIVERANE

(urmare din pag. 19)

Regimul hidrologic al Mării Azov și Mării Negre alături de condițiile meteo predominante din zonă fac ca deschiderea unor zăcămintă să se execute cu un efort considerabil, cu toate că adâncimea apei nu este mare.

Dintre aceste condiții amintim: vânturile des schimbătoare și destul de puternice din zonă, numărul zilelor cu gradul mării peste 3, apariția ghetii până la izobata de 50 metri, în iernile aspre, diferențele semnificative de temperatură dintre iarnă și vară și altele.

În sudul Mării Negre o altă țară interesată de exploatare petrolieră maritime-Turcia speră ca zonele cercetate seismic, magnetic și geologic (3 câmpuri) să fie bogate în hidrocarburi, iar cu ajutorul finanțări și tehnologic al călcăra companii străine să treacă la explorație își, în perioada 1994-1995. TURKISH PETROLEUM estimează că

pentru trecerea la exploatare sunt necesare 25-30 milioane de dolari.

De asemenea, aspiră să joace un rol important în dezvoltarea țărilor de la Marea Caspică (din fosta URSS) prin tranzitarea petrolului lor pe teritoriul propriu spre piețele vestice, printre conductă petrolieră care să lege Baku de Ceyhan și alt port turcesc de la Marea Mediterană, în paralel cu reglementarea traficului produselor petroliere prin Bosfor.

În 1993, Bulgaria a primit prima unitate de foraj maritim, în colaborare cu TEXACO, la sud de Varna, în blocul 3. Această platformă, folosită pentru exploatarea și delimitarea pungilor petrolieri, este o platformă semisubmersibilă tip AKER H-3 aparținând companiei "DIAMOND OFFSHORE", numită "OCEAN LIBERATOR".

De asemenea, în 1993 Bulgaria a folosit o unitate de foraj maritim autoridicătoare tip SONAT OFFSHORE, clasa ORION, furnizată de PETROMAR R.A. Constanța, numită "PROMETEU".

"TEXACO" este prima companie străină care foarează pe baza unei concesionări în Bulgaria, iar "PROMETEU", prima platformă românească care foarează în interesul altor țări.



UNIVERSITATEA MĂRII NEGRE

Universitatea Mării Negre, cu sediul în Mangalia, este un centru internațional de educație permanentă, dedicat pregătirii societăților, în rapidă schimbare, în spiritul parteneriatului și integrării în economia mondială. Președintele de onoare al acestei Universități este distinsul savant Jacques-Yves Cousteau.

Obiectivele Universității pot fi rezumate astfel: să permită cursanților reactualizarea cunoștințelor, precum și identificarea și dezvoltarea unor noi arii de specializare; să studieze și să promoveze scopurile zonei economicice de cooperare a Mării Negre, în raport cu celelalte regiuni ale lumii; să reactualizeze cunoștințele în domeniile avansate ale științei și cercetării.

Pe lângă multe alte manifestări științifice desfășurate în cadrul Universității, în perioada 11-12 iunie 1994, s-a desfășurat Conferința Națională asupra Mediului înconjurător.

Cu acest prilej, domnul Călin Georgescu - președintele Organizației Neguvernamentale de Protecție a Mediului Înconjurător a Tineretului Ecologist din România - a declarat: "S-au dezbatut proiecte pentru protecția mediului, în special din zona Mării Negre. Au participat patruzeprezece organizații neguvernamentale care au prezentat saptezeprezece proiecte de acest gen. Acestea vor fi înaintate, cel târziu, la sfârșitul lunii august Comisiei Europene de Protecție Mediului, după ce, în prealabil, vor fi dezbatute în cadrul unei alte conferințe internaționale, la Varna. Pot spune că toate organizațiile participante s-au depășit, practic, pe ele însele, prezentând și dezbatând proiecte de o foarte mare importanță în domeniu. Tin să menționez că ne-am bucurat de tot sprijinul din partea Consiliului Britanic, care a fost delegat de programul PHARE, iar Organizația Tineretului Ecologist din România s-a dovedit a fi un foarte bun organizator ai seminarului".

Tot în cadrul Universității Mării Negre, în perioada 1-13 august, va avea loc dezbaterea "Comunicării Multimedia", cu participanți ai "Technical University Eindhoven" și "Technical University of Denmark", iar din 29 august, până la 4 septembrie, se va desfășura seminarul "Oportunități de afaceri în zona Mării Negre".

Sergent major
George NICOARĂ

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

COMANDANTUL ȘCOLII NAVALE DIN MURWIK

O delegație condusă de amiralul de flotă Klaus-Peter Niemann, comandantul Școlii Navale din Murwik - Germania, a vizitat Academia

Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", în perioada 6-9 iunie a.c. Cu acest prilej s-a realizat un valoros schimb de informații privind problematica actuală și de perspectivă a învățământului militar de marină.

PUTI "LEULUI DIN TOBRUK"

Marșul de instrucție din acest an al cadetilor Colegiului Naval "FRANCESCO MOROSINI", din Venetia, ambarcați pe nava de transport desant italiană "SAN GIORGIO" (L-9892), s-a desfășurat pe durata a 22 de zile și a inclus escale la Constanța (16-21 iunie a.c.), Izmir, Messina și Livorno.

Prima navă din Marina Militară italiană cu acest nume a fost un crucișător cuirasat cu un deplasament de 11.300 tone și o viteză de 23 Nd, care a intrat în serviciu în 1910. În 1940, după succesul acțiunilor de luptă antiaeriană din portul libian Tobruk, nava și-a căștigat reputația de "Leul din Tobruk". În 1941 nava a fost sabordată pentru a nu cădea în mâinile inamicului. Numele său glorios a fost preluat

de un distrugător de 5.000 tone și 39 Nd, care a participat la cel de-al doilea război mondial și a făcut serviciul până în 1980, inclusiv ca navă-scoală.

Actuala navă "SAN GIORGIO" a fost construită la Riva Trigoso și a intrat



în serviciu la 9 octombrie 1987. Originară din Brindisi, bază navală militară situată în sud-estul Italiei (Apulia), ea a revenit la Constanța sub comanda căpitanului de rangul I Gian Paolo Bartolini (în imagine).

SEFUL STATULUI MAJOR GENERAL GREC

Domnul amiral Christos Lympiris, șeful Statului Major General al armatei elene a fost primit vineri, 8 iulie a.c., de domnul contraamiral Constantin Iordache, prim-locomitor al șefului Statului Major al Marinei Militare. Cu acest prilej oaspețele grec a vizitat Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN".



COMANDANTUL FLOTEI A 6-A A S.U.A.



Distrugătorul "BELKNAP" (C.G.-26), nava-amiral a Flotei a 6-a americane a sosit pentru a treia oară la Constanța (17-20 iunie a.c.) avându-i la bord pe viceamiralul Joseph Prueher și comandorul J.C. Pollock, comandantul și respectiv șeful de stat major al Flotei a 6-a a S.U.A. Nava comandanță de comandorul Robert T. Moeller a fost construită de "Bath Iron Works" din Bath - Maine și a intrat în serviciu la 7 noiembrie 1964. Ea a inaugurat o nouă clasă de fregate purtătoare de rachete și a preluat numele unui distrugător desemnat să cinstească memoria viceamiralilor George Eugene Belknap și a fiului său, Reginald Rowan Belknap.

La 1 iulie 1975 această navă a fost transformată în crucișător purtător de rachete și dislocată în Marea Mediterană ca navă-comandant a Flotei a 6-a americane.

Pagină realizată de
Căpitan-locotenent
Marlan MOSNEAGU

(URMARE DIN NUMĂRUL 26)

Până la primul război mondial, Arsenalul și-a sporit neconitenit gama de lucrări care au fost executate sub conducerea unor valorosi ofițeri ai Marinei Militare Române: căpitan-comandor Nicolae Negrescu, căpitan-comandor Ion Spiropol, comandor Nicolae Barbieri, comandor Dimitrie Poenaru, căpitan-comandor Angelo Frunzianescu, comandor Constantin Ciuchi, căpitan-comandor Cezar Boerescu. Într-1900-1916, aceștia au îndeplinit funcția de director și subdirector ai Arsenalului. Meseriași necesari unității erau pregătiți și prin Școala de arte și meserii, iar specialiști în manevra torpilelor prin Școala de torpile.

O dată cu intrarea României în război,

Arsenalul marinei a fost subordonat Comandamentului Marinei Militare.

Până în 1916 a îndeplinit un rol important în apărarea mijloacelor de navigație deteriorate în timpul acțiunilor de luptă. Ulterior, s-a hotărât evacuarea tuturor mijloacelor de navigație și a șantierelor navale. În cadrul acestei operațiuni, în noaptea de 14 spre 15 decembrie remorcharile "DESPINA DOAMNA" și "CARAIMAN" au remorcat douăsprezece șleuri încărcate cu materialele Arsenalului, evacuate de la Chilia. După primul război mondial, Arsenalul marinei revine la Galați unde va funcționa ca mare unitate a Inspectoratului General al

M a r i n e i,
subordonat
Ministerului de
Război.

În anul

1925 unitatea avea în subordinea sa două servicii: administrativ și construcții navale. Între anii 1918-1936, la

conducerea Arsenalului s-au perindat comandorul Mihail Mihăilescu, căpitan-comandorul Constantin Focșa, comandorul Alfons Sion, comandorul Petre Bărbuneanu, locotenent-comandorul Calistrat Andronic, locotenent-comandorul Ferdinand Drăghicescu, căpitan-comandorul Nicolae Kirilescu, căpitan-comandorul Iacob Bălan ca directori și subdirectorii ai unității.

Din istoricul > / ARSENALULUI MARINEI MILITARE <

pitorul de mine "AMIRAL MURGESCU" și se bat primele năuturi la submarinele "RECHINUL" și "MARSUINUL".

În structura de organizare a flotei militare din 1939, Arsenalul marinei era subordonat Administrației Comerciale a Stabilimentelor Industriale ale Aeronauticii și Marinei Regale. În 1941 a intrat în compunerea Subsecretariatului de Stat al Marinei, alături de numeroase servicii și direcții,

iar în 1944 este transferat Comandamentului Fortelor Fluviale, împreună cu Depozitele fluviale și Școala Navală.

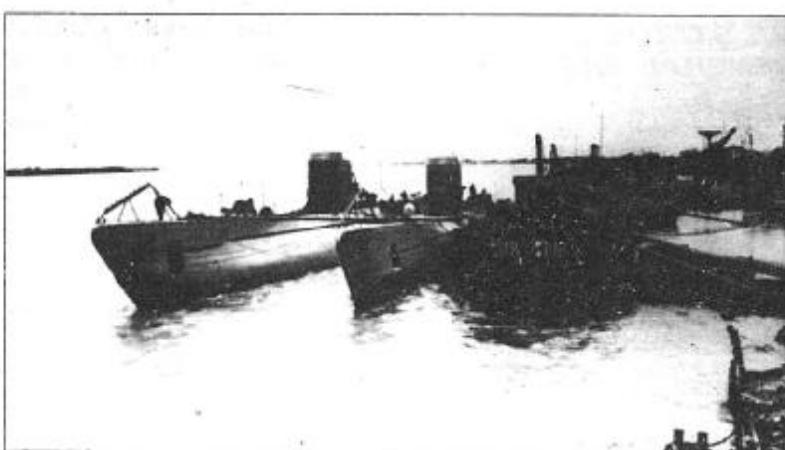
Din 1946 se va subordona Direcției Generale a Administrației Stabilimentelor Industriale ale Marinei. Prin Legea de organizare a armatei din 1 iulie 1947, Arsenalul marinei a fost desființat și trecut în subordinea Ministerului Industriei și Construcțiilor.

Acest stadiu de dezvoltare atins de Arsenal la capătul a peste opt decenii de activitate demonstrează o evoluție ascendentă a acestei întreprinderi de construcții și reparări navale care a asigurat de-a lungul anilor menținerea în stare de funcționare a întregului parc de nave al Marinei Militare Române și, de cără progresul implicit al acestei valoroase arme tehnice.

Georgeta BORANDĂ



Pitorul de mine "Amiral Murgescu"



Submarinele "Rechinul" și "Marsuinul" la Galați.

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

STÂPÂNII MÂRIILOR

Pentru flamani numele amiralilor van Tromp și De Ruyter reprezintă ascensiunea militară și economică a flotei Tărilor de Jos, într-o perioadă când corăurile lor străbăteau, în lung și lat, mările lumii stărnind invida negoțatorilor din sările vecine și, în special, a celor englezi. Când centrul de greutate al comerțului lumii se mută în orașele-pot Anvers, Amsterdam și Flessingen. Abii negoțiori, olandezii au stiuț repede să prospere de noile decoperiri geografice și științifice astfel încât, în scurt timp, au dominat monopolul comerțului mondial și au asigurat totodată creditarea financiară a multor case regale.

Sub comanda lui Martin van Tromp flota olandeză cucerește suveranitatea mărilor, devenind incomodă, ca număr și dotare tehnică, pentru Anglia și Spania. Născut în 1598, la Brielle, Martin van Tromp își începe cariera de marină la vîrstă de 9 ani (1607) pe corabia tatălui său. Începând urcă în carieră, astfel că în 1622 devine locotenent de navă. În 1624 este ridicat la rangul de căpitan de navă și în 1637 primește titlul de locotenent-amiral, iar peste 2 ani devine amiral.

De pe poziția unei flote de 2000 de nave, Coreana Britanică propune Tărilor de Jos unirea politică, tratat respins de flamani, așa cum era de

așteptat. Jignită, Anglia aproba "Actul de navigație" prin care Olanda este excludă din comerțul său și îl este impusă obligația de "primul salut" când întâlnesc o navă engleză. Replica Olandei a venit în scură timp: pe 19 mai 1652 van Tromp, în fruntea unei escadre de 40 nave, pătrundea în rada portului Dove și, refuzând aplicarea prevederilor "Actului de navigație", angajaază lupta cu corăurile engleze conduse de "general of sea" Robert Blake. Deși la început van Tromp era săpân pe situație, intervenția neașteptată a amiralului britanic Bourne a răsturnat situație.

Olanda încearcă să-și ia revanșa în fața Angliei înlocuindu-l pe van Tromp cu Willem Care, însă, pe data de 28 septembrie 1652, la Kentish Knock, suferă o înfrângere zdrobitoare. Readus la condacerea flotei, van Tromp pleacă în fruntea unui convoi comercial protejat de 80 de nave de luptă pentru a forța trecerea prin apoge engleză. Estuarul Tamisei devine din nou teatrul de luptă între cele două flote, avârtșul fiind, de această dată, de partea clandestilor. Ceea ce a urmat a fost o șturmatoare înfrângere a englezilor, înfrângere ce a adus Tărilor de Jos suveranitatea în Canalul Mânecii într-un timp de trei luni (până la data de 18 februarie 1653).

La aceea dată a avut loc, la Portland, "Bătălia de trei zile", în cursul căreia cele 80 de nave ale lui van Tromp au fost surprinse, pe o ceață deasă, de vechiul său rival, Blake, care a semnat, în acest fel, supremacia militară pe măriile lumii, a Leului Britanic.

În iunie 1653 van Tromp încearcă să recăștige pozițiile deținute la sfârșitul anului 1652, dar nu rămâne că nu reușește, ci pierde și controlul proprietarilor sale ape teritoriale. Cu un curaj dozeabilă, van Tromp înfrântă, din nou, pe 30 iulie, flota engleză, la Scheveningen, reușind, prin manevre abile, să susțină și de moralul extraordinar al marinarilor săi, să-și învingă adversarul. Din nefericire Martin van Tromp nu a mai apucat finalul bătăliei; un proiectil a căzut pe puntea de comandă a navei-amiral răñindu-l mortal, curmând în acest fel viața unui marinări ale căruia ultime cuvinte îl caracterizează cel mai bine: "Curaj coplii mei! Faceti ca sfârșitul meu să fie tot așa de glorios cum mi-a fost: viață".

Moartea lui van Tromp a însemnat o mare pierdere pentru olandezii, care au declarat doliu în întreaga țară și l-au omagiat pe marele stratég ridicându-i un impunător monument funerar la Delft și bătând medaliile cu chipul său.

Alin CRISTESCU

Corespondență din California - S.U.A.

În vizită, la bordul celebrei "Queen Mary"

America este o țară plină de surpirse. Am învățat că, vizitând-o, pot să mă aștept să găsesc orice: un templu hindus, un mic oraș german, o biserică ortodoxă sau o imensă colecție de jad, lucrată în China. Americanilor le place să colecționeze, să transforme oricean muzeu și să se măndrească cu tot ce au agonisit, chiar dacă nu sunt produsul culturii și civilizației lor. Oricum, nu m-a surprins foarte mult, deși m-a bucurat enorm, vedereea (la cheul portului din Long Beach, California) navei de pasageri "Queen Mary". Pusă la loc de cinste și pe cât posibil mai la vedere, nava arată

superb, parcă gata de plecare într-o rouă traversare a Atlanticului. Din păcate, însă, anii au trecut și peste această navă și, probabil, ea nu va mai vedea niciodată undele mult cunoscutului ocean. Din fericire, cu mult recunoșcutul lor simț practic, americanii au transformat-o într-un muzeu demn de toată laude. Urcând la bord am aprinsă atmosfera recreată întocmai ca în vremurile bune ale navei. Chiar la intrarea în navă se derulează un film documentar despre istoricul ei.

Am început vizitarea cu sala mașinilor. Fiind prima oară când mă aflat pe un vas construit în anii

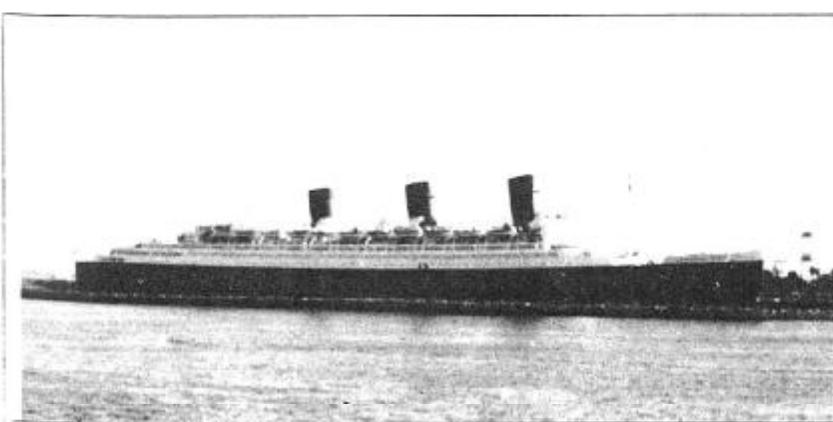
'30, am fost uimită de dimensiunile mașinilor menite să pună în mișcare navea. Am putut vedea și elicea, trecând printr-o anexă a muzeului amenajată sub apă. Elicea era imensă și foarte bine conservată, nici n-ai fi spus că a spîntecat, de atâtea ori, valurile oceanului.

Rătăcind pe numeroase puncte, largi și cu scanduri bine lustruite, am întâlnit, pe lângă bânci pentru bronzat, terenuri de sport și restaurante luxoase, tunuri încă în funcționare. Aceste tunuri sunt mărturii ale celor de-a doua răzbi din viața transatlanticului și anume perioada dintre anii 1942-1944, când "Queen Mary" a contribuit la transportarea celor 570.000 de soldați, de pe continentul american pe cel european.

Pătrunzând mai mult în atmosfera navei mi-am dat seama de soarta ei, într-un fel paradoxală. Din 1934 până în 1942, "Queen Mary" a fost martora celui mai refinat lux al acestor lumi, pe os călătorind oameni cu nume mai mult decât lăimoase pentru vremurile de atunci. O dată cu începerea războiului, însă, groaza, boala, poate chiar moartea, au luat locul atmosferei destinate de până atunci.

Iar acest paradox este simbolic de orice vizitator care, cu atenție și dorință de cunoaștere, urcă la bordul navei "Queen Mary". Fiindcă ea este o carte vie, în filele căreia cuvintele devin palpabile și care povestesc, tuturor celor ce n-au trăit acele vremuri, nu prea demult apuse, despre oameni și faptele lor de atunci, iar pe cei ce le-au apucat îi face să și amirătoască de ele, să se întoarcă în timp, rememorând zile de splendoare, dar și de soare.

Iulia CONSTANDACHE



MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

PIRAȚII SECOLULUI XX

MAREA CHINEI - UN NOU POACĂ PIRATERIEI?

Abordarea în cadrul reuniiunii Comitetului de Securitate Maritimă (M.S.C.) - desfășurată la Londra între 16-25 mai a.c. - a atacurilor care au afectat navigația în Marea Chinei de Sud în perioada 1 ianuarie - 1 mai a.c. a suscitat un viu interes, toți participanții dezavuând recrudescența acestui fenomen. În concordanță cu prevederile Organizației Maritime Internaționale (I.M.O.), M.S.C. a apreciat că zona dintre Hainan (China), Hong Kong și Filipine este în prezent scena celor mai multe și surprinzătoare atacuri pirateresti. În intervalul de timp mai - decembrie 1993, zona a fost martora a 42 incidente de acest fel, comparativ cu un caz singular petrecut în strămoarea Malacca, zonă ce a deținut supremă în anii precedenți. În 33 dintre aceste evenimente s-au folosit armele de foc și s-a uzat de violență împotriva echipajului.

În trimestrul I 1994, s-au semnalat alte 20 de atacuri. I.M.O. și M.S.C. sunt de părere că China este implicată în multe din aceste infracțiuni (deși Beijing-ul nu a recunoscut niciodată participarea cetățenilor săi la producerea acestor atacuri) și s-au hotărât să adopte măsuri corespunzătoare pentru stăvilierea fenomenului.

Pentru monitorizarea atacurilor, I.M.O. a deschis un birou la Kuala Lumpur, dar problema nu poate fi efectiv soluționată decât de către O.N.U. În vederea unei informări cât mai riguroase, secretarul M.S.C. a efectuat o vizită în China unde a stabilit cu factorii interesanți de securitatea zonei Mării Chinei de Sud măsuri concrete în vederea combaterii actelor de piraterie. Într-un document oficial întocmit de guvernul din Hong Kong se apreciază că statul chinez este responsabil pentru aproape jumătate din cele 100 de acte de piraterie săvârșite în ultimele 18 luni în Marea Chinei de Sud. Aceste afirmații ofensează China care a invocat că navele militare proprii din paza de coastă nu pot fi învinuite de implicare în astfel de evenimente și că, dimpotrivă, ele au apărat apele teritoriale proprii. La rândul său I.M.O. precizează că pentru aproximativ jumătate din cele 98 de acte de piraterie semnalate în zonă în perioada septembrie 1992 - martie 1994 sunt responsabili chinezii. În replică, China consideră că evenimentele s-au petrecut întrucât navele-victimă nu s-au supus, în general, instrucțiunilor primite.

În legătură cu acuzațiile formulate de Hong Kong, I.M.O. a deschis o anchetă, iar reprezentanții săi au avut întrevederi cu omologii chinezi pentru elucidarea problemelor (dacă incidentele sunt acte de piraterie sau acțiuni de luptă antidrog; de ce China oprește

navele în zona de 200 Mm s.a.) rezultate din analiza ultimelor 100 de atacuri.

Pentru exemplificare, vă prezentăm succint câteva dintre cele mai recente evenimente.

Astfel, pe 21 martie a.c., cargoul "TEQUILA" (ex- "JAZZ") sub pavilion Honduras, de 1940 tone, construit în 1975 și fost atacat de două vedete rapide. Poliția maritimă a recepționat un mesaj radio la orele 18.47 de la nava atacată în care se raporta că a fost interceptată de cele două vedete lângă insulele Waglan, la sud-est de Hong Kong. Cinci oameni înarmați au reușit să se urce pe navă pe care au fortat-o să-și schimbe drumul. În urma semnalului, două nave ale poliției maritime din Hong Kong au plecat de urgență să acorde ajutor, dar nu au găsit nava. La orele 19.50 aceasta a fost identificată în apele chineze, lângă insula Danguan. Nava părăsise Hong Kong-ul pe 20 martie pentru Kee-Lung și ancorase după plecare în ancorajul de la est de port unde a suportat atacul descris. Autoritățile chineze au recunoscut refineria navei, dar au negat faptul că au acționat în apele internaționale.

Pe 27 martie a.c. comandanțul portcontainerului "NORD SUND" sub pavilion cipriot cu ultimul port de escală Busan, cu destinația Kaosing, unde trebuia să ajungă la orele 09.30 a raportat că în ziua precedentă, la orele 05.45 a fost atacată în punctul de coordinate 29°59' latitudine nordică și 121°38' longitudine estică de o navă fără nume. Toată vopsitura în negru, foarte rapidă și, în general,

aidoma unei nave de pescuit, aceasta încerca să se apropie cu intenția de a-l deturna. Datorită manevrelor de evitare oportune, piratii au renunțat la atac și au încercat o nouă tentativă asupra portcontainerului "TASMAN SEA". Acesta se afla la 9 Mm în babord și a putut fi prevenit asupra iminenței atacului care a eşuat și de această dată. Nava presupusă pirat avea lungimea aproximativă de 12 m, era de culoare neagră cu un castel mic alb în pupa. Pe punctul etalon se putea distinge o antenă radar și era în măsură să atingă o viteză mare.

Pe 26 aprilie a.c., vrachierul "IKAN BELIAK" de 35.650 de tone, construit în 1980, a raportat o incercare de atac pirateresc, care a avut loc asupra sa pe 24 aprilie. Nava se afla la ancoră în ancorajul Tanjung Priok Roads. La orele 19.30 o ambarcațiune necunoscută a încercat să se apropie de navă, dar intenția sa a fost descoperită la timp iar echipajul alarmat. Odată impiedicat, atacul a fost raportat la Port Control Singapore.

Vrachierul "FORUM WIND" sub pavilion cipriot de 20.138 tone construit în 1975, a raportat un atac pirateresc declarat pe 23 aprilie în punctul de coordonate 19°36' latitudine nordică și 121°13' longitudine estică. Acesta a fost atacat de o navă de 5 m lungime și 1,5 m lățime, vopșită în negru, cu circa 7 persoane la bord. Nava s-a apropiat foarte rapid de vrachier și la cca. 100 de m a amenințat cu arme automate cu intenția de a-i stopa.

Datorită atitudinii ferme a comandanțului care a lansat o rachetă de semnalare spre atacator, piratii au abandonat ideea. Atacul a durat circa 5 minute fără avariile sau urmări pentru navă și echipaj.

Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU

UN EVENIMENT ARTISTIC: "TRIDENTUL DE AUR" LA A II-A EDIȚIE



Initiat în urmă cu doi ani, de Cercul Militar Constanța, sub egida Direcției de Cultură a Armatei și a Statului Major al Marinei Militare, concursul de interpretare a muzicii ușoare românești "TRIDENTUL DE AUR" se sfârșește, în acest august, la a II-a ediție.

Concursul este adresat soliștilor de la Cercurile militare și cluburile din unitățile militare, care se vor întrece în fața unui juru compus din specialisti în domeniu, din instituțiile de cultură centrale ale armatei și din municipiul Constanța.

Organizatorii vor oferi ca premii:

Trofeul "TRIDENTUL DE AUR" și 300.000 lei; premiul I - 90.000 lei; premiul II - 75.000 lei; premiul III - 60.000 lei.

Se vor acorda mențiuni speciale din partea instituțiilor de cultură și a agentilor economici, obținute prin sponsorizare.

Concursul se va desfășura în două spectacole-concert în zilele de 11-14 august și spectacolul de gală al laureaților - în ziua de 15 august - Ziua Marinei Române.

Cu sprijinul extrem de util al celor care iubesc cultura din armată (și care au banii), sperăm ca această ediție a "TRIDENTULUI DE AUR" să devină o sărbătoare estivală, cu o reușită deplină, ca și în urmă cu doi ani!

Sincere urări de succes tinerilor soliști militari și împliniri artistice de prestigiu!

Geo VLAD


GMB
**COMPUTERS
& SERVICES**

GMB - MICROSOFT OFFICIAL PARTNER -

INTRODUCERE ÎN FAMILIA SISTEMELOR DE OPERARE WINDOWS

Initial Windows-ul a fost gândit ca o extensie a sistemului de operare MS-DOS ce pune la dispoziție o interfață grafică atractivă comună tuturor aplicațiilor ce rulează sub el.

Funcțiile de bază au fost un management îmbunătățit al memoriei și asigurarea accesului unitar al înșuși sistemului: imprimante, CD-ROM, plăci video, etc.

Gândit initial ca un sistem desktop, MS a extins Windows-ul până la sistem de operare pe 32 biți, multiprocesor, multitasking; capabile a gestiona resursele unei mari rețele de tip WAN (Wide Area Network).

Windows 3.1. - cu cele mai mult de 25 milioane de copii vândute, a reprezentat un succes în domeniul aplicațiilor desktop, el rulând pe mai mult de 70% din mașinile Intel existente pe piață. Windows #.1 poate gestiona mult mai multă memorie decât MS-DOS și dispune de facilități multitasking ce permit rularea simultană a mai multor aplicații.

Windows for Workgroups (WFW) adaugă facilități de rețea la Windows 3.1. El permite creearea unor rețele peer-to-peer de până la 20 de utilizatori, fără a fi necesar un server dedicat. El permite punerea în comun a resurselor (fisiere, imprimante, plăci fax-modem, etc) în cadrul unui workgroup. Este îmbunătățit substanțial accesul la fișiere.

WFW se poate conecta la rețele tip UNIX, NOVELL, NETWARE și MS

WINDOWS NT. Un fapt deosebit de important este că WFW deschide calea către sistemele client-server și prelucrarea distribuită a datelor.

Windows NT este un sistem de operare pe 32 de biți, independent de MS DOS, care poate rula pe diferite platforme hardware (Intel, Alpha, Mips) poate rula pe mașini multiprocesor. Windows NT se aseamănă foarte mult cu sistemele tip Unix (mulți specialiști afirmă chiar că este un Unix mascat). Printre caracteristicile de bază se evidențiază: 32 de biți, posibilitatea de prelucrare simetrică multiprocesor (NT poate gestiona 2 procesoare, iar NT AS până la 8 procesoare), securitatea bazată pe obiecte, posibilitatea de a rula pe mai multe platforme hard, multitasking preemptive, toleranță la erori ridicată, administrare facilă.

Windows NT este disponibil în 2 variante. Versiunea NT se adresează utilizatorilor stațiilor de lucru high-end ce rulează aplicații de calcul intensiv sau elaborază soft și care au nevoie de o platformă stabilă pe care să poată rula aplicații pe 32 de biți Windows și aplicații pe 16 biți Dos și Windows. Versiunea Windows NT Advanced Server este destinată celor ce au nevoie de un server de rețea puternic (ce cuprinde Advanced Fault Tolerance și Remote Access Service) pentru rularea unor aplicații server puternice. NT și NTAS oferă puternice facilități de lucru client - server și prelucrare distribuită.

