



# "MATELOT"



Supliment al Revistei "România Maritimă și Fluvială Magazin"  
Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 9 / 8 MARTIE 2008

Se distribuie gratuit

Colegiul de redacție al acestui număr:

Ilarion Barbu, Nicu Stănculescu,  
Mihail Căciuleanu, Florin Gusman

Colegiul de redacție al acestui număr urează: LA MULȚI ANI ! LIGII NAVALE ROMÂNE  
"MATELOT" adresează doamnelor și domnișoarelor – cu prilejul zilelor festive  
de 1 și 8 martie – urări de sănătate și fericire !

## LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ - 80 DE ANI

8 martie 1928 – 8 martie 2008

La 4 octombrie 1896, într-o adunare a ofițerilor de marină din Galați, la hotelul *Moldova*, se hotărăște înființarea unei asociații de răspândire a cunoștințelor de marinărie și de informare asupra situației din marina română: militară, comercială și de pescuit. Se editează chiar și o revistă – *MARINA*, „ziar pentru marina militară, comercială și de plăcere” – care, în anul 1900, își mută sediul la București, transformându-se în *REVISTA MARITIMĂ* și reușește să apară timp de un an de zile.

Ideea se reia în 1914 de către generalul Crăiniceanu, ministrul de „rezbel” din acele vremuri și de către amiralul Eustațiu Sebastian, comandantul marinei militare, dar va prinde aripi abia în anul 1927, când, un comitet de inițiativă alcătuit din viceamiralul Vasile Scodrea, contraamiralul Ion Ion Coandă, profesorul universitar Marin Ștefănescu, comandorii I. Bălănescu, Aurel Negulescu și Mihai Negru, au stabilit punerea temeliei unei Ligi Navale.

La 8 martie 1928, prin sentința Tribunalului Ilfov, în baza actului autentificat cu nr. 6728 din 29 februarie 1928, capătă personalitate morală și juridică „LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ”, pentru „răspândirea și susținerea intereselor românești pe apă”.

Argumentând necesitatea înființării unei Ligi Navale în țara noastră, asemănător celor existente în țările avansate sau chiar în țările vecine cu litoralul maritim, comandorul Eugeniu Botez (scriitorul Jean Bart) arăta: „numai printr-o Ligă Navală, printr-o propagandă care este necesară cu atât mai mult la noi, întreaga suflare românească va fi pregătită să înțeleagă rostul și rolul apei în pregătirea neamului”.

După înființare, activitatea Ligii se desfășoară spectaculos. Este ales secretar al L.N. comandorul Eugeniu Botez; se obține un local la Asociația Ofițerilor de Rezervă, iar fosta „Revistă Marină” se transformă în „România Maritimă și Fluvială”, al cărui prim număr apare în noiembrie 1931. În mai 1934, revista își va schimba din nou numele, devenind „Marea Noastră”.

În anul 1933, regele Carol al II-lea acceptă președinția activă – nu onorifică – a Ligii Navale Române care număra deja 12 secții. Se înființează biblioteca cu specific marinăresc la sediile secțiilor, se organizează cursuri de înot și de tras la rame, întreceri sportive pe apă, concursuri de creație în presă, de poezie, de grafică și de pictură marină în rândurile tineretului, cu premii stimulative, se organizează excursii pe Dunăre și pe Marea Neagră, sunt editate și distribuite numeroase broșuri și cărți, sunt ținute multe conferințe etc.

Activitatea culminează cu o colectă publică prin care s-au realizat 6 milioane de lei pentru construcția noi nave-școală „Mircea”.

În anul încetării activității (1949), din ordinul autorităților comuniste, L.N.R. număra 42 de filiale în întreaga țară. Silită să-și întrerupă activitatea, Liga Navală a rămas în inimile și în mințile celor ce au îndrăgit Marina sau alte domenii ce au avut contingență cu marea și cu marinarii. Patruzeci de ani a durat întunericul ce s-a numit pompos „epoca lumină”.

La 18 februarie 1990, L.N.R. a renăscut, reluându-și activitatea în 11 filiale și edităm din nou revistele sale: *Marea Noastră*, *România Maritimă și Fluvială*; *Marea Noastră pentru Tineret*; *Dunărea Maritimă*; *Actualitatea pe Dunăre*; *Marina*, *Matelot*. Sărbătorirea Zilei Marinei Române, a zilei apelor, Ziua Dunării, Ziua Mării Negre, este una din principalele preocupări. Așa se explică de ce Guvernul României a emis în data de 10 octombrie 2007, Hotărârea nr. 1236 prin care a atribuit Ligii Navale Române titlul de „asociație de utilitate publică”. **Bun cart înainte spre centenar!**

Ilarion BARBU - Prim-vicepreședinte L.N.R.

Pe scurt, despre

## FLOTA ROMÂNEASCĂ DE PESCUIT OCEANIC

După renașterea Ligii Navale Române, în februarie 1990, despre Flota Românească de Pescuit Oceanic, în revista „Marea Noastră” și în alte publicații au apărut mai multe articole bine documentate. Mai mult, revista „Marea Noastră” intenționează, se pare, să consacre numărul său din trim. IV-2008, tocmai acestui subiect.\*

Flota Românească de Pescuit Oceanic a luat ființă în toamna anului 1963, când, în Japonia, la Yatzushima, a fost lansat la apă primul trawler sub pavilion românesc.

În primii ani, flota de pescuit a funcționat în cadrul Întreprinderii de Industrializare și Desfacere a Peștelui (I.I.D.P.) Tulcea, până când, în 1970-1971, în capătul opus al cotului Dunării au fost ridicate impozantul frigorifer și clădirile administrative ale Întreprinderii de Pescuit Oceanic – Tulcea.

Flota se dezvoltă, astfel că, pe la mijlocul anilor '70, ajunge să numere un număr semnificativ de nave de diverse tipuri.

Navele de producție se identificau ușor, nu numai după caracteristicile de construcție, ci și după nume:

- primele, cele de construcție japoneză, erau singurele care purtau nume de orașe: „Constanța” și „Galați”;

- urma prima serie din tipul „B-22”, construite în Polonia, care purtau nume specifice „patriei pescuitului românesc”: „Razelm”, „Sinoie”, „Delta Dunării”, „Marea Neagră”;

- navele din a doua serie de „B-22”, aveau nume de munți: „Caraiman”, „Moldoveanu”, „Negoiu”, „Retezat” ș.a.

Lungi, joase, relativ stabile pe orice vreme, navele de tip „B-22” erau construite pentru pescuitul din zona de nord a Atlanticului, dar puteau opera și în West Africa.

Celor din categoria „B-22” le-au urmat succesiv navele de tip „Atlantic II” („Mureș”, „Someș”, „Trotuș”, „Neajlov”, „Ialomita”, „Jiu”) și cele de tip „Super-Atlantic” („Crișul Alb”, „Dorna”, „Jijia”, „Ozana” ș.a.), construite la Stralsund, în R.D.G.

Erau scurte, înalte, mai rapide și mai bine dotate tehnic, dar operau numai în West Africa.

Spre sfârșitul „epocii” pescuitului oceanic românesc a mai apărut o categorie de nave (pe care eu, personal, nu am cunoscut-o), aceea de „Trawler-uzină”. Înmatriculate la Brăila, acestea au reluat tradiția numelor de munți: „Pietrosul”, „Măgura”, „Rarău”, „Rodna”...

Un catalog al Registrului Naval Român din 1996, le menționează reînmatriculate, alături de câteva „Super-Atlantic”, la Limasol, în Cipru.

Pe lângă navele de producție, existau navele colectoare, numite toate „Polar”, care se diferențiau, pe lângă caracteristicile constructive, capacitate în magazii și țara de origine, prin numere: „Polar I-II” (300 vag.<sup>1</sup> - Nicolaev-U.R.S.S.) – „Polar III-VI” (650 vag. – Stralsund – R.D.G.) și „Polar VII-XIII” (construite în România).

Zonele în care opera în perioada anilor '70 flota noastră de pescuit oceanic – situate în Atlantic – erau numite în mod curent:

- „În Nord” – zonă situată pe coasta răsăriteană a Canadei, de la Halifax (Pen. Noua Scoție), la St. John's (Newfoundland) și, mai departe, spre nord, de-a lungul Pen. Labrador. Din acest motiv, zona nordică de pescuit mai era numită și „In Labrador”.

- „În Sud” – zonă care se întindea de-a lungul coastei de vest a Africii, la sud de Cap Bojador,

<sup>1</sup>/ În mod curent, despre producția realizată sau înmagazinată, pe nave se vorbea în „vagoane” și nu în tone.

pe lângă Cap Blanc – la început până spre Insulele Capului Verde, apoi, din 1972,<sup>2/</sup> până la granița dintre Mauritania și Senegal.

În „*West Africa*” – după părerea mea, eram a treia flotă ca număr de nave, după japonezi și sovietici.

Considerând, ca medie, 80 de oameni în echipajul fiecărei nave de producție și adăugând echipajele navelor colectoare, împreună cu echipajele de rezervă pentru schimb, pe la mijlocul anilor '70, personalul navigant al flotei de pescuit oceanic număra peste 3.000 de oameni. Și numărul lor a crescut în anii următori, odată cu creșterea flotei, atingând – după Revoluția din Decembrie 1989 – peste 9.000 de oameni.

Din acest motiv, sunt convins că în cadrul fiecărei filiale sau sucursale a Ligii Navale Române există membri care au fost ambarcați pe nave de pescuit oceanic,<sup>3/</sup> în diferite perioade, și care ar avea multe lucruri interesante de povestit. Probabil că până în prezent nu s-au gândit la asta, sau nu i-a îndemnat nimeni să o facă.

Vreau să subliniez faptul că, pescuitul oceanic a reprezentat, cred eu, cea mai grea și mai dură dintre activitățile marinei române din acel timp, în primul rând ca privațiuni și, nu în ultimul rând, ca și condiții de lucru, și ar fi nedrept să-i uităm pe toți acei care – comandanți, șefi mecanici, ofițeri, motorști, frigotehniști, marinari și alți membri ai echipajului – au înfruntat vitregiile Atlanticului la bordul navelor românești de pescuit oceanic.

Tuturor acestora, oriunde s-ar afla în prezent, le urez: „*Cart bun înainte!*”

Sunt onorat că am avut șansa să le fi fost, cândva, coleg.

**Mihai Lucian CĂCIULEANU**  
Ofițer electrician maritim



**M/N Trawler CONSTANȚA**



**M/N Trawler SINOE**

**Picturi realizate de Comandor (r) Ovidiu Ionescu din Constanța**

<sup>2/</sup> În 1972, în largul coastelor de vest ale Africii s-a desfășurat expediția internațională oceanografică „*Tallasa*”, la care a participat și biologul român Acad. Mihai Băcescu, pe atunci director al muzeului „*Grigore Antipa*”. Ulterior, la muzeu a fost deschisă o expoziție cu exponate din cadrul expediției.

Unul din principalele obiective ale acesteia a fost studierea „*platformei continentale*”.

Un an mai târziu, în 1973, Senegalul își extindea apele teritoriale la cca. 122 MM, declarându-le „*zonă de protecție a faunei marine*”, unde pescuitul era interzis.

Din Filiala București, spre exemplu, fac parte :

1. Căpitan de Cursă Lungă **Nicolae Pluți** – care, de-a lungul carierei sale, a comandat mai multe trawlere românești;
2. Ing. **Florin Gusman** – ofițer electrician maritim – vicepreședinte al Consiliului Director Național al L.N.R. – care a navigat în cele două zone de pescuit, asigurând siguranța tehnică a navelor.

## ALBAVIN

Imediat după ce am terminat Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân" din Constanța - în anul 1985 - am fost repartizat pe cargoul de 4800 tdw. Dumbrăveni, care a aparținut Companiei Maritime "NAVRON" Constanța.

Stagiar fiind, eram la al II-lea voiaj după practica cu "Neptun", dornic să plec pe mare - că altfel nu aveam vreo posibilitate să ies peste hotare din lipsă de bani și pentru că în acele vremuri de tristă amintire numai "unii" puteau să plece din țară și "alții" chiar să-și facă studiile în străinătate- doar îmi alesesem această meserie de placere. Doream să văd lumea, nu să mă îmbogățesc, ceea ce s-a și dovedit ulterior (oricum eram convins că nu am cum să multiplic bani pe care nu-i aveam).

Din fericire pentru primul meu voiaj adevărat, am întâlnit un echipaj "de treabă", marinari adevărați, care nu erau aroganți și care m-au sprijinit să deprind tainele acestei frumoase meserii. Acest lucru a fost întradevăr așa, deoarece pe parcursul anilor aveam să întâlnesc tot felul de echipaje, unele unite, altele dezbinat, cu tot felul de persoane mai mult sau mai puțin educate, mai mult sau mai puțin pregătite.

Am fost ambarcat pe funcția de timonier și Căpitanul secund mi-a oferit o cabină cu două paturi, jos la nebrevetați. Eram mulțumit că puteam să navighez, să învăț marinăria, să deslușesc practica navigației (că teorie știam destulă), cu toate tainele ei, detalii care din institut nu ai cum să le afli.

Am plecat din Constanța la început de toamnă cu destinația Durres-Albania, port la Marea Adriatică, cu nava în balast, urmând să aducem de acolo produse alimentare, de fapt băuturi alcoolice. Nu conta unde plec în voiaj, important era să respir marea, să lucrez, să învăț și să mă simt util. Mi-am luat cu mine și carti de engleza (manuale) să capăt mai multe cunoștințe lingvistice.

Făceam cartul cu Căpitanul secund, un domn simpatic, mustăcios și musculos (i se spunea "mușchiuleț" deoarece avea obiceiul să facă mult sport, în general culturism), care ulterior a ajuns și la conducerea Administrației Portului Constanța. A avut răbdare să-mi explice multe din tainele navigației, dar și eu îmi dădeam silința să fac lucrurile cât mai bine.

Carturile decurgeau în mod plăcut, vremea era frumoasă, trecusem de Cap Malea și Cap Matapan din Sudul Greciei, urcasem spre nord-vest străbătând Marea Ionică și apoi spre nord trecând prin strâmtoarea Otranto, în Marea Adriatică și ajunserăm în rada portului Durres, cel mai mare port al Albaniei.



PORTUL DURESS

Am aflat că s-ar putea să nu ieșim în oraș, deoarece așa prevedeau uzanțele acestui port și cu toate că eram comuniști ca și albanezii, aceștia nu ne-au permis să ieșim din port.

Am fost informați că trebuia să încărcăm aproape 4000 de tone de băuturi alcoolice. Cargoplanul prevedea ca la magazia 1: să fie Coniac Skanderbeg, Extra și artizanal - dacă vă mai aduceți aminte cel îmbrăcat în scoarță de copac, la magazia 2: Merlot Albavin și la magazia 3: Malaga Dulce.

De cum a început încărcarea, ochii marinarilor au început să sclipescă. Câtă băutură!

În timpul când efectuam serviciul de gardă, am pontat și am urmărit desfășurarea încărcării. Treaba se desfășura greoi.

Albanezii lucrau și ei cu încetinitorul, ba nu erau camioane, ba nu mai erau echipele care să le descarce de paletși și să-i încarce pe navă. Acest lucru nu ne-a întristat prea tare, deoarece aveam cu ce să ne ocupăm timpul.



Cu banii de voiaj nu prea aveam ce să facem, erau în Leka - se spune că numele monedei care înseamnă tot Leu ar proveni de la numele lui Alexandru cel Mare, Leka i Madh în albaneză- (În țările comuniste diurna echipajului, de fapt, se calcula pe Ruble) și nu ne erau de nici un folos în țară. În Albania nu aveam ce să luăm cu ei de la club decât niște brânză și măsline de proastă calitate. Am luat și din astea, dar ne-au mai rămas, și ce era să facem cu ei, decât să luăm Whisky de la Clubul portului, deoarece coniac albanez aveam destul și vin de asemenea.

Aici, la club, ne pierdeam vremea jucând biliard sau tenis de masă și mai dădeam și câte un telefon acasă, dar aveam mereu sentimentul că eram filați de anumite persoane aflate pe la mese.

Intorși la vapor ne adunam (cei care nu eram de serviciu) într-o cabină mai spațioasă sau în careu și serveam vin Merlot de la rece, la invitația Comandantului sau Căpitanului. Vinul Malaga, dulce, nu a avut prea mulți clienți.

Urmăream programul la televizor de la italieni (că prindeam câteva posturi-Brosçuța, Rete Quattro și încă unele, dar cu "purici") că la albanezi nu vedeai nimic interesant, un program tâmpit de 5 ore, dar mai lung ca al nostru care avea doar 2 ore (aventurile cuplului Ceaușescu). Mai cânta un ofițer mecanic III la chitară, atmosfera era destinsă. Mai târziu lumea se regrupa pe la cabine, unde unii mai continuau băuta.

Într-o seara, s-a întâmplat un eveniment. În cabina unui timonier în babord, se încinsese lumea. Se cânta, lumea se simțea bine. Toți se salutau cu AVE, ca romanii. Mai ieșea câte unul pe culoare înfășurat în cearceaf și saluta respectuos cu AVE. Bineînțeles că primea răspunsul tot cu AVE. Deși echipajul a fost instruit să nu arunce sticlele prin hublouri, în acea seară s-a trezit unul să azvârle o sticlă goală de *Albavin* pe hublou, care nu a cazut în mare, că eram cu babordul la cheu și nici pe mal, ci exact în capul grănicerului albanez care păzea scara vaporului. Acesta s-a speriat și crezând că este atacat de un dușman al poporului, a deschis focul la întâmplare cu mitraliera AKM aflată în dotare. De aici a izbucnit un întreg scandal. S-a alarmat unitatea de pază a portului și a început o anchetă la bordul navei. Comandantul era în pragul arestării, dar după câteva ore de discuții aprinse, cu mare dificultate, am reușit să-i convingem pe albanezi că nu a vrut nimeni să-i atace și că totul a fost o pură întâmplare nefericită.

Din acea zi nu a mai zburat nici o sticlă prin hublou și prietenia romano-albaneză a revenit la normal.

După ce a fost încărcată nava am plecat spre Constanța cu gândul că acolo descărcarea va dura mai puțin, fapt care va diminua pierderile rezultate prin sustragere de către docheri și alții. Dar nu a fost așa. A durat mult descărcarea și cu toată vigilența noastră, docherii și supraveghetorii care « urmăreau » din partea beneficiarului descărcarea, tot au furat batură, ascunsă prin haine. La un moment dat am observat că se pregăteau să șterpească un palet întreg, trecându-l cu macaraua peste cheu pe o magazie. Nu au reușit și au trebuit să aducă coțada înapoi.

Până la urmă a ieșit relativ bine bilanțul descărcării, au existat și lipsuri, dar având în vedere că la întoarcerea din Albania am avut parte de o mică furtună și marea a fost destul de agitată, o anumită cantitate de sticle s-au spart, pierderile fiind consemnate în protestul de mare înaintat la Capitănia portului și astfel cei de la flotă (a se citi birouri) au fost și ei mulțumiți.

**Nicu STĂNCIULESCU**  
**Ofițer maritim punte**

### Stire aniversară

Luni 3 martie în orașul Bălți s-a aniversat **90 de ani** de la adoptarea de către Zemstva Bălțiului a **Declarației de Unire a Basarabiei cu România**. La activitățile organizate cu acest prilej de un grup de profesori de istorie din localitate, au fost prezenți oameni de cultură și istorie din Bălți și Chișinău, însă au lipsit reprezentanții autorităților locale, transmite DECA-press.

## Meteo L.N.R.: trecut, prezent

### Mare agitată

Pregătită vreme de aproape 12 ani timp în care a fost promovată chiar și o publicație ( chiar dacă aceasta și-a schimbat numele și sediu între timp ), având epicentrul în Galați, mișcarea navală a reușit într-o zi de primăvară, respectiv 8 martie 1928, să fie recunoscută prin sentința tribunalului Ilfov.

Vremuri grele și frământate, lupte pentru întregire, lupte sociale, țara angrenată în convenții complicate cam acesta a fost decorul din perioada în care a luat naștere Liga Navală Română.

**Oameni marcanți și destoinici au militat în țară pentru înființarea și dezvoltarea ligii.**

Mulți dintre aceștia prin puterea cuvântului, a deciziei și prin donațiile sau subvențiile transmise ligii au făcut ca aceasta să prospere să se dezvolte să devină cunoscută ca o mișcare vie a spiritului marinăresc pentru pregătirea neamului în înțelegerea rostului și rolului apei în viața României.

Ca prime rezultate nu putem uita întâia navă Mircea, biblioteca și sediile pe care le deținea liga la desființarea ei.

### Furtuna

Din anul 1949, după desființarea ligii, se pare că **spiritul marinăresc a rămas doar în sufletele noastre** nexistând informații din care să aflăm că activitatea s-a desfășurat în ilegalitate și nici că au existat grupuri de inițiativă sau încercări de a relua activitatea.

Toată această stare de fapt a durat până în anul 1990 când la inițiativa unui grup de inimosi practic s-a reînființat liga.

### Hula

Chiar dacă acum, după 18 ani de la reluarea activității, liga are cam tot atâtea filiale și subfiliale ca în anul 1933, **ne bucurăm la acest început de martie de împlinirea venerabilei vârste de 80 de ani a ligii și a unora din membrii săi.**

Din fericire, în această perioadă, decorul nu a fost la fel ca în anii de la înființare, dar nici situația din marină nu a fost foarte roză.

Putem să ne reamintim acum declinul celor patru flote: fluvială, maritimă, de pescuit oceanic și militară.

Declinul flotelor și al șantierelor navale, *deși situație de criză pentru activitatea navală*, **ar fi trebuit să creze un balans favorabil ligii prin mărirea numărului de membri înscriși și cotizanți**, dar se pare că nu este chiar așa, ceva nu merge și nici nu se încearcă să se perceapă real situația.

Timpul trece rapid și nu băgăm de seamă că vremurile se schimbă, fapt probat și de către un sondaj de opinie făcut printre voluntarii din domeniul naval în urmă cu câțiva ani, din care 47 % au răspuns că: *“nu cunosc nimic despre ligă”* și *“ar trebui să se facă mai multă publicitate ligii”*.

Cu această ocazie promitem că în numărul viitor al suplimentului Matelot să prezentăm în sinteza studiul ( care se află prin sertarele L.N.R. central ) și câteva puncte de vedere ale colectivului de redacție asupra lui.

**Deși printre membrii sunt destui oameni activi, chiar personalități care polarizează în jurul lor o serie întreagă de împătimiți ai mării** sunt și destule figuri carismatice care își merită pe deplin termenul *în retragere* sau *în rezervă* ( fac precizarea că nu mă refer numai la fostele cadre militare ).

Tristețea mare este aceea că deși: școlile de profil au pregătit de 10 până la 60 de ori mai mulți absolvenți ( funcție de promoții ) pentru marina comercială, decât cei pentru marina militară, **numărul membrilor ligii, din flote, șantiere sau porturi cumulat nu se ridică cu mult peste 10 %** din numărul total, chiar dacă ei fac pentru ligă mai mult decât restul de 90 %.

O altă problemă care trebuie depășită de către ligă este aceea că **pentru înfăptuirea țelului, ea trebuie să formeze o mentalitate favorabilă activităților navale la tineret și nu la cei în vârstă care o au deja formată.** Iar aceste activități dedicate tineretului și numărul de membri sau participanți tineri adunați la ele se pot bifa pe degete.

Iar dacă tot am pomenit de cei în vârstă ei se împart în două aripi una tânără între 45 și 65 de ani și una în vârstă peste 65 ani.

Trebuie să recunosc în aceste momente, că de la reînființarea ligii **am admirat câțiva Oameni** care i-au condus activitatea și care i-au ridicat prestigiul, respectiv Viceamiralii Gheorghe SANDU și Victor BOGDAN și sunt fericit că am avut ce învăța de la ei.

Cu tot respectul mă gândesc la cei care au fost, dar și la cei care au rămas, care ne reprezintă atunci când este nevoie făcând cinste L.N.R..

Cum în acest moment festiv pentru toți membrii ligii fie ei cotizanți sau necotizanți (procent semnificativ de altfel) care așteaptă cu nerăbdare, festivitatea de sărbătorire a împlinirii a 80 de ani ai Ligii Navale Române, festivitatea de înmânare de ordine și medalii și cu toții, mai ales ultimul punct din program, este necesară o urare din tot sufletul **La mulți ani, multă sănătate și mă rog lui Dumnezeu să ne ajute să devenim oameni mai înțelepți.**

**Doresc din tot sufletul Ligii cer senin și CALM PLAT.**

Vicepreședinte L.N.R  
Florin GUSMAN

### Stiati că:

**La Autoritatea Navală Română se află în evidențele personalului navigant, femei care practică frumoasa meserie de navigator, după cum urmează:**

- **Ofițeri aspiranți – 78**
- **Ofițeri de cart – 29**
- **Ofițeri secunzi – 10**

Conform datelor primite de la A.N.R. în data de 06.03.2008



*Pentru toate femeile*

Acum la **100 de ani** de când se sărbătorește "Ziua internațională a femeii"

### Filiala Drobeta Turnu Severin a LIGII NAVALE ROMÂNE



Statuia reprezintă un ansamblu de 3 vele în vânt simbolizând o regată.

Este realizată de domnul Pietrar Niță prin contribuția Filialei Drobeta Turnu Severin a Ligii Navale Române. Reprezintă optimismul și elanul marinarilor.

Inițiativa a aparținut Președintelui Filialei - domnului Prof. Dr. Mihai Ghiba.

### Filiala Constanța a Ligii Navale Române Depunere de coroane de flori la Mormântul Eroilor Marinari din Sulina



## FEMEILE ÎN MARINĂ

### Românce la comanda navelor

Până în anul 2006, doamna Monica Haisan a fost Comandant pe nava de intervenție și salvare pe mare Albatros. Nava Albatros aparține Agenției Române de Salvare a Vieții Omenești pe Mare din Portul Constanța, a fost construită în anul 2001, are lungimea maximă de 17,63 m și un pescaj maxim de 1,6 m, fiind propulsată de motoare Caterpillar 3126 DITA ( 2 x 420 CP) și este dotată cu aparatură de navigație modernă. Doamna Comandant avea în anul 2006 când a părăsit comanda șalupei de căutare și salvare Albatros pentru dispeceratul ARSVOM, vârsta de 46 de ani și a lucrat în marină 28 de ani.

Părea o femeie dură, nu stătea locului o clipă și se agita pe vapor. A făcut liceul de marină între băieți. La școala de ofițeri de marină a fost singura fată, s-a căsătorit cu un marinar și are doi băieți care au ales aceeași meserie.

Monica Haisan a lucrat la navă numai cu bărbați și spune că a ales să fie ofițer de marină pentru că "este o meserie ca oricare alta". Îi plăcea teribil ceea ce făcea și spunea că se înțelege excelent cu colegii marinari.

Recunoaștea că profesia ei este supusă riscului, "dar îmi place la nebunie ceea ce fac".

Chiar și când era gravidă a muncit pe mare iar când a rămas însărcinată cu primul fiu era la școala de ofițeri unde a tras la rame, și după două ore a născut. La al doilea baiat era deja căpitan.

Erau doar patru membri în echipaj - căpitanul, un ofițer mecanic, un marinar și un motorist -, dar, odată ajunși la locul salvării (naufragiați, nave în derivă, intervenții de căutare și salvare pe mare), de cele mai multe ori pe furtună, nu se mai ținea cont de ierarhie. Intervențiile pe mare apar când nu te aștepți, așa că navele de salvare sunt permanent pregătite să plece în larg.

De menționat că și pe nava colectoare "CANARA" aparținând CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța este Comandant tot o femeie: doamna Alexandra Ștefan.

Surse: - Evenimentul Zilei, 22 Octombrie 2005

- ARSVOM – Serviciul Resurse Umane- martie 2008

## În marina australiană femeile își măresc sâni din bani publici

Partidul Muncii australian a pus sub semnul întrebării la necesitatea ca femeile, care fac parte din marina australiană, să beneficieze de implanturi de silicon, plătite din bani publici, relatează news.bbc.co.uk.

Un purtător de cuvânt al armatei a susținut ideea operațiilor, declarând că acestea au fost realizate din motive psihologice și nu pentru a le face pe femeile marinar să arate sexi. Ofițerul Andrew Nikolic a declarat că astfel de operații au fost recomandate numai după o evaluare medicală.

Acest Ofițer a făcut declarațiile abia după ce un medic a spus că a făcut două operații estetice unor femei din marină, fiecare operație în valoare de 10.000 de dolari australieni.

Partidul Muncii, aflat în opoziție, a cerut detalii imediat după declarațiile medicului, considerând că operațiile plătite din bani publici sunt o practică îndoielnică. Sursa: news.bbc.co.uk, preluat de la Realitatea.net

**Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră  
Pentru relații : Tel/fax: 319.61.05      Nicolai Stănculescu sau Florin Gusman**



