

## REFORMA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI SUPERIOR TEHNIC DE MARINĂ ÎN VIZIUNEA COMANDANTULUI DE CURSĂ LUNGĂ GHEORGHE BALABAN

*Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU\**

Comandantul de cursă lungă Gheorghe Balaban (n. 3 iulie 1923, satul Toderița, jud. Brașov – d. noiembrie 2003, Constanța), una dintre personalitățile emblematiche ale Marinei Române, s-a remarcat atât printr-o carieră și ascensiune profesională remarcabile cât și prin viziunea sa sistemică asupra dezvoltării învățământului superior tehnic de marină din România.

Absolvent al Liceului Militar „Mihai Viteazul” din Târgu Mureș (1942), a intrat în Școala de Ofițeri de Marină, între 1 iunie și octombrie 1942 fiind ambarcat pe nava-școală „Mircea” pentru practică.

Din noiembrie 1942 până la 4 septembrie 1944 a urmat cursurile Școlii Navale din Flensburg-Germania. A efectuat practica pe crucișătorul-școală „Prinz Eugen” (aprilie - octombrie 1943) iar în ultimul an pe distrugătorul Z 28.

După susținerea examenului de absolvire (aprilie 1944), a urmat un curs de ofițeri torpilori pentru nave de suprafață tot la Flensburg.

La 4 septembrie 1944, sub efectul adeziunii sale la actul de la 23 august 1944, a fost arestat, debarcat în portul Gdynia și apoi internat în lagărul Stalag - Milag Nord Westertimke, lângă Bremen. În acest lagăr a rămas până la începutul lunii ianuarie 1945, când împreună cu ceilalți prizonieri români a fost mutat în lagărul Stalag XB din Hamburg.

În martie 1945 au fost mutați în lagărul Sandbostel din Saxonia inferioară și apoi din nou în lagărul Marlag – Milag Nord Westertimke.

Deși a fost eliberat din lagăr în ziua de 28 aprilie 1945, după mai multe încercări, a reușit să plece spre țară abia la 2 ianuarie 1946, cu un transport de evrei deportați de la lagărul de deportare Bergen-Belsen.

În februarie 1946 a susținut examen de absolvire la Școala Militară de Marină, dislocată temporar la Turnu Măgurele, obținând media 8,83, fiind clasificat primul din promoție.

În mai 1946 a fost avansat sublocotenent, cu vechimea de la 15 aprilie 1944.

---

\* Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu”

Ulterior a urmat cursurile Școlii Speciale a Marinei, pe care a absolvit-o în septembrie 1946, fiind clasificat primul din promoție.

Din 20 septembrie până în noiembrie 1946 a fost ambarcat ca ofițer cu navigația și transmisiunile pe escortorul „Zborul”.

Ulterior a făcut parte din cadrele Școlii Militare de Marină.

În vara anului 1947 a urmat Cursul de pregătire politică de la Breaza – Prahova.

În calitate de cadru didactic la Școala Militară de Marină, a fost ambarcat: în septembrie 1948, ofițer cu Navigația la nava-școală „Mircea” și conducător grupă elevi; între 15 mai și 15 septembrie 1949 – ofițer cu Navigația la nava-școală „Mircea” și conducător grupă elevi; 20 ianuarie – 15 octombrie 1950 – detașat la un curs de pregătire pentru trecere pe linie de comandă a unor ofițeri politici, fiind ambarcat la navele-școală „Mircea” și „Libertatea”; 1 iunie – 20 august 1952, pe dragorul de bază DB 2 și apoi pe nava-școală „Mircea”, fiind conducător șef și profesor de Navigație și Marinărie; de la 1 iunie la 1 august 1953 – conducător șef al unității de elevi Unitatea de Luptă Navigație ambarcați la nava-școală „Libertatea”.

În acest context, prin Ordinul de Zi nr. 5 al Ministerului Forțelor Armate din octombrie 1948, a fost citat pentru modul în care și-a făcut datoria ca ofițer cu Navigația la bordul navei-școală „Mircea”, în timpul furtunii care a avut loc la 4 - 8 septembrie 1948, când nava se afla în mare cu elevii.

Cunoscător al limbilor germană, franceză și italiană, a tradus și publicat numeroase articole la „Revista Marinei” și a întocmit mai multe manuale și lucrări de specialitate.

Înaintat la gradul de locotenent - mai 1947, locotenent major - 30 decembrie, căpitan-locotenent - 2 octombrie 1951 și avansat la Excepțional la gradul de căpitan de rangul 3 - 30 decembrie 1952, și-a continuat cariera didactică ca șef Ciclu Astronomie Nautică (decembrie 1953 – decembrie 1954), șef al Catedrei Navigație și Hidrometeorologie (decembrie 1954 – octombrie 1955), respectiv șef al Catedrei de Navigație și aparate de navigație la Facultatea de Navigație a Școlii Militare Superioare de Marină (octombrie – noiembrie 1955).

În baza Hotărârii Consiliului de Miniștri și a Ordinului MC 02600 din 22 noiembrie 1955, începând cu 1 decembrie 1955 a fost trecut în rezervă, prin aplicarea articolului 40, litera c din Statutul Ofițerilor Forțelor Armate ale R.P.R.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Arhivele Militare Naționale Române (în continuare se va cita A.M.N.R.), Fond Direcția Cadre și Învățământ, Memoriul original al căpitanului de rangul 3 Balaban Ilarie Gheorghe, dosar nr. crt. 1733, ff. 1 - 27.

După trecerea sa în rezervă, a ocupat succesiv funcțiile de inspector principal de registru la Direcția Registrului Naval Român, expert naval la Căpitania Portului Constanța, director tehnic al Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime „Navrom”, inspector șef la Registrul Naval Român, surveyor pentru Lloyd și American Bureau of Shipping.

După un stagiu în marina comercială, a fost ambarcat comandant pe nava „Dimitrov”. În august 1961 a fost trimis la Rijeka să ia în primire nava „Dobrogea” de 12.800 tdw, construită în Șantierele navale „Treije Maij”, după care a urmat, în martie 1962, recepția în același șantier naval a navei de aceeași mărime, „București”<sup>2</sup>.

Gheorghe Balaban a scris lucrări fundamentale pentru pregătirea viitorilor navigatori, precum „Manualul ofițerului de cart”, publicat în anul 1953 de Editura Militară, „Conducerea navei”, la Editura Tehnică, 1963, „Tratat de navigație maritimă” în două ediții 1976 și 2002, dar și numeroase articole de specialitate. Astfel, în nr. 1/ianuarie-februarie 1949 al „Revistei Marinei” publicase „Instrumente moderne pentru navigația astronomică”; în nr. 6/1953 „Despre precizia măsurării înălțimilor la aștri”; în nr. 2/1954 „Calculul longitudinii”; în „Revista Transporturilor” nr. 5/1981 „Considerații privind sistemul anticoliziune” ș.a.m.d.

„Studiul privind îmbunătățirea și reorganizarea învățământului pentru pregătirea ofițerilor Marinei Comerciale”, pe care l-a întocmit și înaintat organelor competente la sfârșitul anului 1971, pe care îl redăm integral în continuare, denotă o cunoaștere fidelă a procesului de formare a cadrelor Marinei Comerciale, dar și o concepție realistă privind necesitatea reformării din temelii a acestui sistem.

„I. Organizarea pregătirii ofițerilor Marinei Comerciale în prezent

Ofițerii de punte și electromecanici ai flotei maritime de transport se formează în prezent începând din anul 1959 în cadrul Școlii Militare de Ofițeri de Marină, cu durata de patru ani.

Organizarea învățământului și programele analitice se stabilesc în baza acordului existent între Ministerul Forțelor Armate și Ministerul Transporturilor, prin cooperarea dintre Școala Militară de Ofițeri de Marină și Direcția Navigației Maritime (D.N.M.) „Navrom” Constanța. Cadrele didactice sunt angajate în exclusivitate din M.F.A.; „Navrom” nu are nici un profesor de specialitate pentru Secția Marinei Comerciale și nici un organ

---

<sup>2</sup> „Dicționar Enciclopedic de marină”, Ediția a II-a revăzută și adăugită, incluzând DEM-I/2006 și DEM-II/2008, Coordonator: Comandor (rtr) Anton Bejan, Redactori: contraamiral (rtr) Raymond Stănescu, comandor (rtr) Neculai Pădurariu, comandor dr. Marian Moșneagu, dr. Carmen Atanasiu, comandor (rtr) Ovidiu-Victor Ionescu, comandor (rtr) Paul Ionescu, Editura Semne, București, 2010, p. 75.

calificat de organizare, control și îndrumare a învățământului și de legătură permanentă cu Școala Militară de Ofițeri de Marină sau cu Direcția Învățământului Militar din M.F.A.

După terminarea școlii, absolvenții Secției Marinei Comerciale devin ofițeri III maritimi și ofițeri de rezervă ai Marinei Militare.

Acest sistem de formare a ofițerilor de punte și electromecanici a corespuns în general condițiilor primei etape de dezvoltare a flotei maritime de transport, între anii 1960 și 1970, fiind determinat și de faptul că Marina Comercială nu dispune de o școală proprie și nici de cadre de învățământ pentru disciplinele specifice.

În acest timp, pe măsura diversificării și specializării navelor, introducerii tehnicii complexe de propulsie, navigație și automatizare și îndeosebi odată cu creșterea eficienței în exploatarea comercială și tehnică a navelor impusă de amplificarea și intensificarea relațiilor noastre de transport maritim au ieșit în evidență o serie de lacune și deficiențe în pregătirea profesională a ofițerilor Marinei Comerciale, atât de ordin teoretic cât și practic.

Aceste deficiențe privesc tocmai domeniul specific și se manifestă în special prin dificultatea ofițerilor tineri de a se familiariza repede cu sarcinile referitoare la exploatarea comercială în transportul maritim, la utilizarea și întreținerea mașinilor, agregatelor și instalațiilor complexe, mecanice și electrice de la bord – în voiaje de cursă lungă și în condiții climatice și hidrometeorologice foarte variate.

Este mai mult decât evident faptul că aceste deficiențe se datorează unor lacune ale organizării și desfășurării procesului de învățământ – teoretic și practic și că sistemul actual de pregătire a ofițerilor nu mai corespunde dezvoltării prezente și de perspectivă și nici sarcinilor economice ale flotei maritime comerciale.

Din analiza făcută de Direcția Navigației Maritime „Navrom” Constanța se consideră că insuficiențele constatate în pregătirea teoretică și practică a tinerilor ofițeri ai flotei maritime se datorează următoarelor cauze principale:

- Învățământul de specialitate din Școala Militară de Ofițeri de Marină nu este axat pe problemele specifice ale flotei maritime comerciale (de navigație, exploatare comercială și tehnică, întreținere etc).

Această situație constituie o consecință a faptului că școala este organizată pentru a satisface în primul rând sarcinile de formare a ofițerilor Marinei Militare, iar cadrele didactice – deși au o pregătire superioară -, nu sunt cunoscătoare a acestor probleme specifice ale navelor maritime

comerciale. Ca urmare, planul de învățământ, precum și conținutul programelor analitice a disciplinelor predate în școală nu oglindesc decât parțial cerințele formării cadrelor chemate să conducă navele maritime comerciale, să le exploateze și să le întrețină;

- Lipsei unei catedre pentru disciplinele specifice Secției Punte, încadrată cu profesori corespunzători din Marina Comercială;
- Nejustei repartizări a orelor pe categorii de pregătire și discipline, ținându-se seama de cerințele pregătirii de specialitate a ofițerilor Marinei Comerciale;
- Ineficienței stagiilor de practică anuale pe nave și îndeosebi a celui din semestrul II, pe navele flotei maritime;
- Lipsei manualelor și, în genere, a documentației de învățământ – tipărite la disciplinele de specialitate;
- Lipsei unui organ calificat al „Navrom”, normat prin schemă, care să asigure cooperarea permanentă cu Școala Militară de Ofițeri de Marină, să participe la întocmirea planului de învățământ și la controlul și îndrumarea învățământului în școală.

Planul de dezvoltare a flotei maritime pe anii 1971 - 1975, prin creșterea capacității de transport cu peste 800000 tdw, ajungând de la 53 la aproximativ 100 nave de diferite tipuri și de tonaje până la 80000 tdw, cât și extinderea continuă a relațiilor noastre de transport maritim, asigură transportului și comerțului maritim o pondere deosebită în cadrul economiei naționale.

Conducerea și exploatarea unei asemenea flote, care va depăși 1.300.000 tdw în 1975, pune probleme foarte serioase în privința reorganizării învățământului în Marina Comercială, impunând măsuri hotărâte și cu caracter urgent, care să asigure formarea unor cadre cu o pregătire superioară de specialitate, capabile să rezolve conducerea, exploatarea și întreținerea navelor moderne și să asigure progresiv, în paralel, încadrarea unor servicii și școli de specialitate de la uscat ale flotei, unde prezența personalului navigant experimentat și cu calificare superioară va deveni indispensabilă.

În condițiile actuale și ținând seama atât de sarcini cât și de posibilități, DNM „Navrom” propune ca îmbunătățirea și reorganizarea pregătirii ofițerilor Marinei Comerciale să se realizeze în două etape, astfel:

- Etapa I, vizând îmbunătățirea învățământului de specialitate al elevilor Marinei Comerciale în cadrul Școlii Militare de Ofițeri de Marină;

- Etapa a II-a, privind reorganizarea învățământului prin înființarea unui **Institut Maritim**, specializat pentru formarea cadrelor Marinei Comerciale.

#### I. Propuneri pentru Etapa I

În conformitate cu planul de dezvoltare a flotei maritime de transport pe perioada 1971 - 1975, planul de formare a ofițerilor pentru această etapă prevede următoarele cifre:

Anul	Ofițeri Punte	Ofițeri Mecanici	Ofițeri electricieni	Total
1970	29	57	10	76
1971	44	42	5	91
1972	26	10	15	51
1973	49	-	24	75
1974	35	40	35	110
1975	45	40	25	110
Total	228	169	114	511

Situația necesarului de cadre de școlarizat pentru flota maritimă de transport a fost înaintată Ministerului Transporturilor – Direcția Generală a Navigației Civile București, cu adresa nr. 23695/15 aprilie 1970; ea a fost întocmită ținându-se seama de cadrele existente, absolvenții Școlii Militare de Ofițeri de Marină pe perioada analizată, creșterea lor în funcții, pensionări etc, precum și de dotarea flotei conform planului de investiții.

Dacă se ține seama de faptul că necesarul de cadre școlarizat arătat în tabel în perioada 1970 - 1975 pentru flota maritimă de transport se majorează și cu necesarul de asigurat pentru flota oceanică de pescuit, se concludе desigur că măsurile de îmbunătățire a învățământului de specialitate sunt pe deplin justificate.

#### 1. Măsuri aplicabile din anul de învățământ 1970 - 1971

- a. Separarea Secției Electromecanici din Școala Militară de Ofițeri de Marină în două secții distincte: mecanici și electricieni

În prezent, electromecanicii se pregătesc în comun printr-un plan unic de învățământ, iar după absolvirea școlii sunt repartizați pe nave ca ofițeri mecanici sau ca ofițeri electricieni, după nevoi și după opțiune. În condițiile tehnicii moderne și a multiplelor aplicații ale electricității la instalațiile de bord și în automatizare, specializarea prin separarea electricienilor de mecanici este indispensabilă.

În sistemul actual, prin multitudinea disciplinelor de specialitate mecanice și electrice (15 discipline), nu se poate practic realiza specializarea individuală pentru ambele funcții necesare la bord (ofițeri mecanici și electricieni).

În flota maritimă se resimt de pe acum urmările contopirii celor două specialități: deficiențe numeroase în funcționarea instalațiilor și aparatelor de bord și greutăți în lichidarea avariilor ce se produc. Pe de altă parte, se manifestă evident tendința majorității ofițerilor electromecanici de a se dirija către sectorul mecanic, unde au și perspectiva de a ajunge șefi mecanici, iar pe de altă parte, dispun și de personal ajutător pentru executarea diferitelor lucrări, în timp ce ofițerii electricieni lucrează nemijlocit la aparate.

Separarea propusă să se aplice chiar cu seria 1970 - 1971, în care scop D.N.M. „Navrom” a întocmit propuneri către Școala Militară de Ofițeri de Marină privind planul de învățământ și programele analitice pe discipline și număr de ore afectat, urmând doar să obțină aprobarea de la forurile competente.

În vederea analizării și acordării aprobării pentru propunerea făcută trebuie reținut că numărul cadrelor de școlarizat este absolut același, care la intrarea în școală urmează a se repartiza pe cele două specialități, după nevoile de perspectivă ale flotei.

b. Îmbunătățirea programelor analitice actuale

Operația a fost deja efectuată de D.N.M. „Navrom”, în cooperare cu Școala Militară de Ofițeri de Marină, în perioada martie-aprilie 1970, la disciplinele specifice, ținându-se seama, pe de o parte, de accentul ce trebuie pus pe problemele de exploatare comercială și pe cunoașterea tehnicii din dotarea flotei maritime proprii, cât și pe asigurarea unui caracter cât mai aplicativ învățământului, cerință absolut indispensabilă personalului destinat exploatării tehnice. Cu această ocazie s-a resimțit necesitatea procurării documentației de învățământ (cursuri, manuale, traduceri sau lucrări în limbile străine uzuale).

c. Încadrarea catedrelor de specialitate cu cadre didactice competente pentru disciplinele specifice Marinei Comerciale

Profesorii actuali – deși au studii corespunzătoare, nu cunosc totuși problemele specifice ale exploatării și întreținerii tehnice a navelor maritime de transport și nu au avut contingență cu practica (!) comerțului și transportului maritim. Această carență se reflectă direct în pregătirea de bază a viitorilor ofițeri ai flotei.

Pentru remedierea deficienței propunem următoarele măsuri:

- Transferarea la catedrele de specialitate actuale a unor cadre cu experiență în exploatarea comercială și tehnică a navelor flotei maritime de transport;
- Aprobarea ca unii specialiști calificați din producție ai Marinei Comercaile să predea ore la disciplinele specifice, prin derogare de la reglementările existente, motivată de lipsa altor cadre de specialitate, oriunde în țară;
- d. Numirea unui inspector pentru problemele de învățământ, cu post prevăzut în schema de normare a D.N.M. „Navrom” Constanța, care să controleze și să îndrume permanent învățământul la disciplinele specifice, cooperând cu Școala Militară de Ofițeri de Marină și, prin întreprindere, cu Direcția Învățământului Militar M.F.A.

În acest mod, „Navrom” ar fi permanent la curent cu toate problemele care privesc pregătirea viitorilor ofițeri și s-ar asigura operativitatea în lichidarea unor deficiențe.

Acest inspector trebuie să aibă o pregătire de specialitate corespunzătoare, cu experiență la bordul navelor maritime comerciale, iar pe lângă sarcina menționată mai sus ar urma să se preocupe și de îndrumarea activității de ridicare a calificării personalului navigant ambarcat.

## 2. Măsuri aplicabile din anul de învățământ 1971/1972

- a. Îmbunătățirea planului de învățământ al Secției Marinei Comercaile din Școala Militară de Ofițeri de Marină

Scopul principal de învățământ este pregătirea teoretică și practică a ofițerilor de punte, mecanici și electricieni pentru conducerea, exploatarea comercială și tehnică a navelor maritime de transport ale R.S.R. Planul trebuie să reflecte materializarea efortului către acest obiectiv.

Or, spre exemplu, planul de învățământ al seriei 1969 - 1973 prezintă următoarele elemente:

Specializarea	Punte	Electromecanici
Științele sociale	14%	14%
Pregătire militară generală	14%	14%
Limbi străine	10%	7%
Pregătire de specialitate	62%	65%

Rezultă că atât pentru științele sociale (14%) cât și pentru pregătirea militară generală (14%) numărul de ore este prea mare, în dauna pregătirii



de specialitate; la științele sociale procentul de 14% depășește cu mult pe cel acordat în institutele de învățământ superior.

Pe de altă parte, în calculul timpului de învățământ, semestrul 8 al Anului IV contează ca stagiul la navele flotele comerciale. Or, acest stagiul relativ îndelungat nu a dat rezultatele scontate.

Dispersarea elevilor pe grupe restrânse pe nave (uneori 1-2 elevi), fără conducători de grupe calificați în practica de specialitate, dificultatea controlului și îndrumării din partea comandantului și ofițerilor navei (ocupați cu problemele curente de navigație și exploatare) au făcut ca pregătirea practică în acest stagiul să fie sporadică și superficială și să constituie, în fapt, o discontinuitate în procesul de învățământ și educativ, cu consecințe negative, mai ales asupra atașamentului viitorilor ofițeri față de navă și de meseria de marinar.

Pentru remedierea deficiențelor semnalate propunem ca, începând cu anul de învățământ 1971 - 1972, pentru Secția Marinei Comerciale de la Școala Militară de Ofițeri de Marină să se ia următoarele măsuri:

- Reducerea numărului de ore afectat științelor sociale până la cel aplicat în instituțiile de învățământ superior de specialitate;
- Reducerea la strictul necesar a numărului de ore afectat pregătirii militare. Propunerea de reducere este motivată și de faptul că, la nevoie, ofițerii Marinei Comerciale vor fi utilizați ca ofițeri cu navigația, mecanici sau electricieni și nu ca specialiști în arme de marină;
- Desființarea stagiului din semestrul 8 Anul IV pe navele flotei maritime și trecerea acestuia în calculul învățământului teoretic-aplicativ al școlii, punându-se accent pe disciplinele de specialitate și pe pregătirea pentru examenul de absolvire, care să aibă loc la terminarea acestui semestru.

După examen, absolvenții Marinei comerciale să fie ambarcați ca ofițeri stagiari pe navele flotei timp de 12 luni, iar la terminarea stagiaturii să se prezinte la examenul de brevetare pentru funcția de ofițer III maritim, respectiv mecanic sau electrician.

Examenul ar urma să aibă caracter special de verificare practică în vederea admiterii ofițerilor la executarea independentă a serviciului de ofițer de cart pe comandă sau la mașini.

În situația actuală, obținerea directă a brevetului de ofițer III, după examenul de absolvire și după un stagiul ineficient în cursul semestrului 8 reprezintă în fapt acordarea aproape arbitrară a unor responsabilități absolvenților școlii, care implică riscuri deosebite privind siguranța navigației și, în general, a exploatării navei, datorită lipsei de experiență;

- Majorarea numărului de ore la disciplinele de specialitate specifice, prin recuperările obținute din aplicarea propunerilor de mai sus;
- Adaptarea programelor analitice ale disciplinelor de specialitate la specificul sarcinilor materialului din dotarea navelor Marinei Comerciale, pe categorii de pregătire (navigație, mașini-motoare, instalații de bord etc).

f. Înființarea Catedrei de specialitate pentru Secția Punte a Marinei Comerciale.

Față de numărul majorat de ore la disciplinele de specialitate specifice, prin măsurile propuse mai sus, este posibilă și strict necesară înființarea unei Catedre de specialitate a Marinei Comerciale pentru Secția Punte și separarea ei de Catedra de Pregătire marinărească, unde este nejustificat și nelogic inclusă în prezent.

Această catedră ar cuprinde disciplinele Încărcare-Arimare, Exploatarea comercială, Dreptul maritim, Geografia transporturilor maritime, Tehnica securității muncii, legi, regulamente și convenții, urmând ca disciplina Marinărie și manevra navei să rămână asupra Catedrei de Pregătire marinărească.

II. Propuneri pentru etapa a II-a

Punerea în aplicare a măsurilor propuse pentru etapa I, pe lângă faptul că ar duce la lichidarea a numeroase deficiențe organizatorice și de pregătire în învățământ, ar crea în câțiva ani parte din condițiile necesare trecerii în etapa a II-a, reorganizarea învățământului pentru pregătirea ofițerilor Marinei Comerciale într-un cadru specific, independent de Școala Militară de Ofițeri de Marină.

Necesitatea trecerii la această etapă este implicată de dezvoltarea flotei maritime de transport și a relațiilor noastre comerciale maritime în limite care, prin amploarea lor, nu mai admit menținerea unor măsuri tranzitorii, ci impun organizarea unui cadru permanent și viabil de formare a ofițerilor și, în genere, a personalului necesar unei flote mari de transport, la care trebuie adăugată și flota de pescuit oceanic, cu aproximativ 35 de nave până în anul 1975.

În perspectivele cunoscute, propunem pentru etapa a II-a următoarele măsuri:

1. Înființarea la Constanța a unui **Institut Maritim**, destinat să pregătească ofițeri de punte, mecanici și electricieni necesari flotei maritime de transport și flotei de pescuit oceanic.

Institutul Maritim să fie organizat ca institut de învățământ superior, cu durată de 4 ani. Organizarea și conducerea să fie asigurată de Ministerul

Transporturilor, prin departamentul de resort și după normele stabilite de legislația actuală privind învățământul superior de specialitate.

În perspectivă – la nivel mai înalt, propunerea înființării Institutului Maritim considerăm că ar trebui asociată cu un alt element fundamental de plan care privește dezvoltarea Șantierului Naval Constanța, ca prim șantier de construcții navale din țară.

În acest context, apreciem ca oportună transferarea de la Galați la Constanța a Institutului Mecano-Naval:

- În cadrul Institutului Maritim, propus spre înființare la Constanța, ar urma să se pregătească întreg personalul ingineresc de construcții navale cât și ofițerii de punte, mecanici și electricieni, chemați să conducă și să exploateze navele maritime de transport și pescuit oceanic. Organizarea unui asemenea complex de învățământ superior ar avea, într-o primă etapă, o serie de avantaje importante, și anume:
- Folosirea reciprocă a cadrelor didactice pentru disciplinele de învățământ general comun;
- Legătura imediată a procesului de învățământ teoretic în activitatea aplicativ-practică, pe lângă Șantierul Naval și pe navele flotei maritime;
- Cooperarea cu profesorii și cadrele de conducere din Școala Militară de Ofițeri de Marină.

Acest **centru de învățământ superior naval** ar constitui nu numai o unitate de prestigiu tehnico-științific cu largi perspective în consolidarea unei tradiții marinărești, ci și un mijloc fundamental de dezvoltare a activității științifice și culturale a municipiului Constanța.

Institutul Maritim pentru ofițerii Marinei Comerciale ar începe cu Anul I iar cadrele didactice s-ar asigura de la an la an, din personalul calificat de specialitate și prin recrutări din personalul navigant cu înaltă experiență în navigație și în exploatarea comercială și tehnică a navelor maritime.

Până la data înființării Institutului Maritim, punerea în aplicare a măsurilor prevăzute pentru Etapa I va crea deja un corp de profesori de specialitate necesar în primă instanță.

Clădirea acestui Institut Maritim ar urma să fie amplasată lângă litoral (având „ferestrele orientate numai spre nave”), trebuind să dispună de un port sau un bazin portuar propriu, dotat cu ambarcațiuni de diferite tipuri pentru pregătirea marinărească și sporturi nautice, discipline cu rol hotărâtor în dezvoltarea spiritului și aptitudinilor marinărești ale viitoarelor cadre ale Marinei Comerciale.

## 2. Documentația și materialul didactic

Pentru lichidarea acestei carențe actuale sunt necesare măsuri, unele cu caracter urgent, altele în perspectiva dezvoltării:

- Redactarea de cursuri de specialitate după un plan întocmit de catedrele de resort și prin subvenționare de către ministerele interesate – Ministerul Transporturilor și Ministerul Industriei Alimentare;
- Traduceri de lucrări de specialitate selecționate la propunerea catedrelor din Școala Militară de Ofițeri de Marină, D.N.M. „Navrom” Constanța, precum și de către Întreprinderea Piscicolă Tulcea;
- Întocmirea de manuale tehnice de specialitate pentru funcțiile principale de punte și mașini, după indicațiile serviciilor de specialitate ale D.N.M. „Navrom” (Serviciul Exploatare Flotă, Serviciul Reparații Flotă etc);
- Abonamente la reviste și publicații de specialitate în limbi străine uzuale (engleză, rusă, franceză, germană) pentru biblioteca școlii.

Considerăm asigurarea documentației de învățământ ca una din condițiile esențiale ale randamentului în pregătirea de specialitate și ale dezvoltării capacității științifice și culturale a personalului flotei.

Măsurile privind procurarea documentației de învățământ își au aplicare imediată, așa încât trecerea la Etapa a II-a să găsească rezolvată în bună măsură această problemă.

## 3. Construirea unei nave-școală a Marinei Comerciale

Toate progresele tehnico-științifice aplicate în construcțiile navale și în transportul maritim implică mai mult decât oriunde ca, pe lângă o pregătire teoretică ireproșabilă, aptă să asimileze repede noul, să se asigure însușirea practicii marinărești și de exploatare a navelor și a tuturor instalațiilor de bord.

În activitatea marinărească **practica este o necesitate implacabilă**. Ea nu se poate obține decât prin stagii de practică perfect organizate, sub îndrumarea permanentă care, prin antrenamentul sistematic, să ducă la deprinderea muncii pe mare în cele mai variate și mai aspre condiții.

Stagiile improvizate practicate în prezent sunt ineficiente și, așa cum s-a arătat, constituie una din principalele deficiențe ale pregătirii ofițerilor noi ai Marinei Comerciale.

Nava-școală a Marinei comerciale s-ar putea construi după un proiect adecvat (propunem adaptarea proiectului cargoului de 7500 tdw) și ar constitui în paralel și un mijloc efectiv de transport maritim. Amenajările speciale trebuie să permită însă cazarea elevilor și desfășurarea procesului

de învățământ la bord – a practicii marinărești, navigației, operațiilor de încărcare-descărcare, exploatarei și întreținerii instalațiilor și mecanismelor etc.

### III. Concluzii și propuneri

Propunerile expuse la capitolele II și III izvorăsc din cunoașterea stadiului actual de desfășurare a procesului pregătirii profesionale a ofițerilor Marinei Comerciale și, în mod deosebit, din sarcinile prefigurate prin planul de dezvoltare.

Întrucât aplicarea oricărei dintre măsurile propuse pentru etapa I și, în special, pentru etapa a II-a, implică studiu și analiză, consultarea cu unități și ministere (Ministerul Transporturilor, Ministerul Industriei Alimentare, Ministerul Forțelor Armate, Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și Ministerul Învățământului etc.), considerăm necesară numirea unei comisii care să analizeze propunerile și să le supună, în bloc sau separat, aprobării organelor competente, în ordinea urgenței, așa încât realizarea planului de dezvoltare a flotei să nu ne surprindă cu deficiențe nelichidate și fără o instituție de învățământ de specialitate pe măsura unei flote de aproximativ 130 de nave de transport maritim și pescuit oceanic.”<sup>3</sup>

Ca urmare a acestui demers pertinent, la sfârșitul anului 1971 s-a luat decizia înființării, la Constanța, a **Institutului de Marină Civilă**.

Pentru întocmirea planului de învățământ și a programelor analitice, comandantului de cursă lungă Gheorghe Balaban i s-au alăturat clc Anton Beziris și comandorul în retragere Andrei Tudorică, autorii unor lucrări consacrate în domeniul navigației.

Institutul de Marină Civilă și-a deschis porțile în toamna anului 1972, în baza Decretului Consiliului de Stat nr. 38 din 4 februarie 1972, având statut de instituție de învățământ superior cu personalitate juridică pentru pregătirea ofițerilor din marină comercială.

Inițial, cursurile s-au desfășurat în actualul local al Școlii nr. 43 de pe strada Unirii nr. 22, studenții fiind cazați în căminele Institutului Pedagogic Constanța.

Prin Decretul Consiliului de Stat nr. 502 din 9 august 1973, Institutul de Marină Civilă Constanța s-a unificat cu Școala Militară de Ofițeri Activi de Marină, formând Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” Constanța.

Proiectul de reformare globală a pregătirii complete și complexe a ofițerilor Marinei Comerciale avea să fie implementat abia la începutul anilor '90, când în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a fost înființată Facultatea Marinei Civile și, în paralel, în cadrul Institutului de

---

<sup>3</sup> A.M.N.R., Fond Comandamentul Marinei Militare, dosar nr.crt. 4693, ff. 150 - 161.

Marină Civilă (Universitatea Maritimă de astăzi), înființat prin Hotărârea Guvernului României din 6 februarie 1990, s-au adoptat și adaptat, de la un an la altul, noi tehnici și metode moderne de pregătire, instruire, calificare și perfecționare continuă a noilor generații de ofițeri de marină.

Din nefericire, majoritatea își desfășoară activitatea și își afirmă competențele exclusiv la bordul unor nave străine.

***MARINE TECHNICAL HIGHER EDUCATION REFORM IN THE  
VISION OF CAPTAIN GHEORGHE BALABAN***

-abstract-

Key words: Naval School, Special School, captain, emblematic personality, Romanian Navy.

A graduate of the Naval School in Flensburg-Germany (1944), the Romanian Naval School (1944) and the Special School, as head of promotion, the future captain Gheorghe Balaban (1923 - 2003) was an emblematic personality of the Romanian Navy. With the expertise of a ship's captain, instructor and renowned teacher and a remarkable managerial experience gained in leading the merchant fleet, in the early 70's he proposed a new strategy for training officers needed for the merchant navy, by setting up a Maritime Institute in Constanța. His desire was not to be realized until the early 1990s.