



"MATELOT"



Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 22 / 28 Septembrie 2019

Colectivul de redacție al acestui număr:

Mihai GRIGORESCU, Florin GUSMAN

Constantin SIBINESCU, Dorin VOROVENCI

E neprețuit! - Se distribuie gratuit!

15 August 2019 Ziua Marinei Române eveniment important pentru ROMANIA?

Din păcate, Ziua Marinei în acest an a fost sărbătorită la CONSTANȚA și în alte câteva orașe Dunărene numai de MARINA MILITARĂ. TRIST dar adevărat!

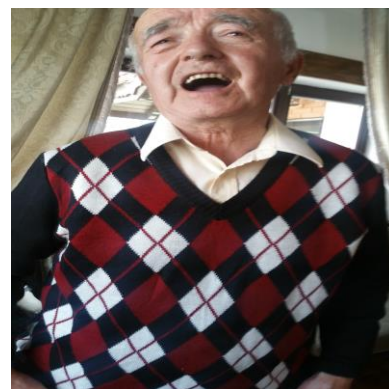
Să însemne acesta sfârșitul Marinei Comerciale Române?

În luna iunie a acestui an, înainte de Ziua Marinei, la BRAN, la comemorarea unui fost amic, inginerul constructor naval Petre CĂPĂȚĂNĂ, (înmormântat în cimitirul ortodox din BRAN), într-o sală de protocol a hotelului Casa din BRAN, unde a avut loc evenimentul, am cunoscut un mesean, localnic, care cu timiditate m-a abordat auzind că am fost marinar. Am început un dialog cu domnul Petrica LĂPTICI, de 83 de ani, care prin anii 1960 a făcut 4 ani armata la marină. L-am ascultat cu atenție punându-i și câteva întrebări. După câteva minute ascultam vocea domnului LĂPTICI cu un cântec marinăresc pe care eu nu l-am auzit până acum.

Hai, mola, parâma la Prova
Și fila mai iute băieți.
O cheie mai este la apă,
La posturi, baloane, trancheți!

Motorul Babord înainte,
Jumătate Tribord mă retrag (înapoi).
Să facem rondoul mai mare,
Și apoi să pornim iar în larg.

Visează, visează băiete,
Și nu fi grăbit la catarg.
De acum într-o zi sau în două,
Vom face o cursă în larg.



Frumoase versuri! fără partid, guvern sau vreun tovarăș drag. Ele descriu simplu manevra unei nave de luptă ușoare, dotată cu două motoare care pleacă de la cheu unde a fost legată cu bordul babord, făcând la plecare un rondou larg spre tribord. F.G.

Ultima repriză

Recent, un coleg a solicitat din Singapore valută pentru reparații executate de echipaj. Ministrul de resort i-a aprobat un milion de dolari, cu obligația ca marinarii să primească doar salariul oricum mizerabil. În țară, nava a luat foc. **Unde au ajuns acei bani**, rămâne bine stabilit, clasificat ca strict-secret, dar nimeni nu a reușit să desfacă acele noduri-pecete de pe limbile noastre până acum, când cambuzierii au împânzit țara, fără să deranjeze sistemele anti-coruption decât prea târziu pentru a mai afla numărul și adresa conturilor lor valutare.

– Corabia voastră încotro se va îndrepta zilele următoare? Dacă nu vă permite Ridi Pagliaccio vânt din pupa, ce faceți cu pânzele, că acum plutiți fără sfaturile prețioase ale lui Caesar?

– Connakry, Guineea, Africa de Vest.

– Grijă mare cu fetele! Abanosul nu se uită ușor, nici nu se șterge cu diluant. Letopisețul indică sâni din Dakar, Senegal și Abidjan, Coasta de Fideș, printre cei mai frumoși din lume, iar dragostea lor este menționată ca un altoi dintre un ananas și o nucă de cocos! Mă bucur că pierdeți din calvarul desfrânat al tranziției! Să nu uitați să-mi lămuriți povestea acestui altoi superb!

Seara următoare navigam spre Bosfor. Visam la haremul frumos ca la Moldova, Țara Românească, Bucovina, Basarabia, harem veșnic închis pentru noi, la peștele proaspăt fript și “buiuk saladî” sub podul de lângă bazarul plin cu aurul românesc cedat aiurea pentru domnii temporare peste bizoni nemuritori, sacrificiul zadarnic al brâncovenilor pentru cauze adjudecate la 1877, priveam mori de vânt mai energetice la turci și greci, decât morile de limbă înfipite cu nestăvilit aplomb de Popândeț Arogant, Cambuzier Brand și Ridi Pagliaccio, marionete trase pe sfoară de Pingelică Dada din abis, după comedia amară a revoluției și a contrarevoluției în direct, scenariul și regia lui Dracula. Peste opt zile de voiaj liniștit, gospodăresc, treceam de Gibraaltar, imediat de Casablanca, fără să ne buzunărească nimeni politic. La proaspătul comandant nu am observat emoțiile inerente noii sale funcții. Totuși, deși burghiul dureros al divorțului sfredelea încă rana adâncă, iar urmele se cicatrizau mai suportabil, când ne-a chemat într-o zi la comanda de navigație pe mine, secund, șef mecanic, nu mi-a plăcut cum arăta, cu fruntea adânc brăzdată de cute, parcă mai albit, mohorât, cu ochii umflați de insomnie.

– Să nu văd om beat la bord, răspundeți personal! Dacă aveți probleme vă stau la dispoziție, dar, mai bine să nu aveți! La treabă! Aud că un animal vrea să taie din salariile bugetarilor și din pensii, pentru a crea colonei și generali plătiți strict-secret, la fel cum Pingelică Dada hrănea propria sa nomenclatură din căldura, mâncarea, traiul zilnic furate bizoniilor mioritici. Consider că mai avem energie suficientă pentru elică, digestie, system hormonal. Furtuna o receptăm din plin, cu pieptul sus, nu o inventăm noi!

Trist, apatic. Nici în epoca lui Cambuzier Popotar Brand nu trăiam sub acest aspect. Dispuneam de băutură, mai ceva decât la shop-urile pe valută, marfă variată, vodka, tekila, whisky, palinka. De comun acord, ne aprovizionasem gospodărește, pregătiți pentru cine știe câte luni, marinărește, gata de cumetrii, botezuri, serbări, ziua nevestei, a amantului nevestei. Înghițeam în sec. Greu să rezști eroic obiceiurilor ancestrale. Numai bolnavii nu beau, dar preferă alte locații. Mai ușor renunți la fumat. Femeia o rezolvi cu un film porno, o masturbare precoce sau un vis erotic și poluție happy-end. La băutură nu renunță nici ficatul, chiar invadat de ciroză. Cu atât mai mult mă alerta mersul periculos de rotund al evenimentelor. Undeva trebuia să fie o neregulă, o tumaare. Totdeauna, când mecanismul curios de rotund se manifestă mult prea funcționabil, ghinionul izbucnește ca o pedeapsă nemeritată tocmai acolo unde nu se așteaptă nimeni.

Am primit cel dintâi telex: “Contactați nava Brăuleț la sud-vest de Casablanca, acordați imediat asistență, eventual remorcați! Permanent comunicare! Regim Urgent! “ Scurt, concis, cuprinzător, dar ia-l pe “Brăuleț” de unde nu-i! După câteva ore de căutări prin radiotelefon, telex, E-mail, radar, totul zadarnic, am primit un alt ordin bizar de la reprezentantul Companiei, supranumit Cap de Ou, CFLMC, fost director al unei întreprinderi de pescuit oceanic, actual specialist resurse umane privatizate. Toată flota îl iubea și îl încadra printre idioții vestiți, deoarece, primind ordin să preia o navă sechestrată într-o zonă îndepărtată, periculoasă, a ripostat sec: “Nu pot executa acest voiaj, întrucât nu cunosc zona!”

Al doilea telex suna cam așa: “Nava Brăuleț a trimis către cea mai apropiată coastă, prin walkie-talkie, greu, următoarele coordonate: 32 grade 50 minute Nord și 8 grade 57 minute Vest. Acest ultim mesaj recepționat a fost emis cu stația de avarie, până la descărcarea bateriilor acumulatorilor. Motoarele s-au oprit, fără aer lansare. Nava ancorată fără lumini semnalizare, avertizare. Contactați, acostati lângă, furnizați energie electrică, până la remedierea defecțiunilor și pornirea Diesel-generatorelor. Foarte mare importanță: Studiați în prealabil documentația privind Protecția Muncii, articolele XYZ, indescifrabil, cu referire la ceea ce aveți de îndeplinit, după aceea treceți la executare. Păstrați legătura cu noi și cu ei! Cap de Ou, CFLMC.” Comandantul Leontin ne-a citit cele de mai sus, ne-a urmărit cu atenție reacțiile. Mai mult sau mai puțin pătrunși de importanța acțiunilor noastre ulterioare, toți am așteptat ordinele.

– Secundule, vreau imediat pe hartă punctul nostru, al lor, drumul trasat până la ei, timpul necesar. Să se uite cineva în Protecția lui Cap de Ou, mă interesează până la ce forță a mării și vântului scrie acolo că ai voie să te lipești de o navă avariata, în plin ocean Atlantic, cum poți preveni un abordaj periculos, o coliziune, mai ales când aceasta este de cinci ori mai mare, în balast, iar tu nu beneficiezi de dotările unui salvator sau remorcher. Va sta pe noi ca un munte! Aș vrea să știu ce crede Cap de Ou că se întâmplă dacă nu s-a prevăzut nimic acolo pentru cazul nostru, pentru că sigur autorii au sărit peste lecția asta!

Ne-am întors din 30 grade 35 minute Nord și 11 grade 15 minute Vest vreo cincisprezece ore înapoi, pe banii poporului, pentru a găsi fosta noastră prințesă la 0,8 mile de uscat, pierdută pe lângă Cap Beddouza. Sunt trecut prin multe, am navigat o viață de om, am văzut o grămadă de chestii îngrozitoare, am crezut că nu mă mai sperie nimic pe mare, dar, de această dată, mi s-a strâns inima rău de tot, cu ochii la corabia pe care trăisem cu bune, cu rele, mai bine de cinci ani din **viața pribeagă a matelotului**, corabia de care mă atașasem ca de copiii mei și îmi era la fel de dragă! Îi învășasem calitățile și defectele, aflam printre primii de ce boală suferea, săream să o vindec, să o ajut să treacă strada, când nu nimerea singură sau când o betegeau cambuzierii de doi lei, așa cum mă mândream ca un profitor de toate atuurile ei, de nurii ei și o scoteam în lume, mândră, fercheșă, iar ea se bucura ca o artistă în vogă, făcea neașteptate ghidușii, giumbușlucuri, sălta în toate părțile pe orice fel de valuri, se fudulea, vremea minunată ținea cu noi, ne bucuram împreună. În furtună și uragan, trăgea la jug precum un animal de povară, fără să se vaite. Când o acopereau munții înfuriați ridicați din abis, toți credeam că s-a terminat, la al nouălea val ne închinam sub povara ultimei cruci de pe Golgota omului, dar ea se sălta deasupra ca o femeie năbădăioasă și invincibilă...

Am trăit aceeași senzație uitându-mă la fosta mea navă de la vreo câteva sute de metri. Am simțit că mi se rupe inima. Probabil că făceau foc de lemne undeva, la pupa, ieșea fum, pregăteau ceva de mâncare. Un singur lucru părea, totuși, că mai funcționează, un telefon walkie-talkie pe baterii aproape uzate. O voce mândră, incoloră, lipsită de emoții, sigură pe ea, cu tonalitate mult prea ridicată în atare condiții:

– “Rândunica”, aici “Brăuleț”, comandantul navei, Caesar Gunthamund, CFLMC! Aștept surprins să procedezi conform dispozițiilor trasate de companie, prin ordinele lui Cap de Ou! Over!

– “Brăuleț”, aici “Rândunica, sunt comandantul navei, Leontin! Vă aud suficient de bine. Aveți idee cum ne putem apropia pe vremea asta, forța 7-8, cu tendințe de creștere? Noi vom încerca, deși chiar acum am recepționat situația meteo. Cam la ce adâncime aveți ancora? Schimbat.

– Am opt chei la apă. Deocamdată nu grapez. Am ajuns aici duși de curent. Am ancorat când am crezut de cuviință că este mai bine, fără sondă, fără radar, fără propulsie, totuși, m-am descurcat! Normal! Presupun că voi aveți de toate. Marea montată nu ne va deranja, dacă te grăbești. Cred că vei încerca o apropiere de bordul meu tribord, spre coastă. Dacă ancorezi, vii ușor la acostare, eu te apăr de vântul din larg. Am totul pregătit.

– La forța asta de vânt și val pe toate direcțiile, riscăm să ne-o punem reciproc și nu ne mai salvează nici Cap de Ou de aici, dacă știe zona! Ne lovim unul de altul de ne sar capacele. Nu pot ancora, pentru că îmi pierd libertatea de manevră. Până se mai luminează de ziuă, încerc să mă apropii încet din pupa.

Voi sunteți în balast, noi avem marfă full, diferența mare de pescaj și bord liber constituie un impediment major. Cred că o lovitură ca de berbece din partea noastră, de jos în sus, ar fi tocmai ce vă lipsește!

- Au fost cazuri de buncherare-aprovizionare pe vreme mai rea! Chiar între avioane!
- Filme, domnule comandant, filme, le-am văzut și noi, dar jucau actori străini cu caii lor!

Crunta realitate se prezintă puțin mai diferit, acum, aici, cu caii noștri. Voi încerca pe lumină să vin din pupa. Băieții să fie gata cu ce ne trebuie. Schimbat! Terminat!

Extras din cartea **Fuga în Bush**

Constantin SIBINESCU

Bancuri, cugetari, glume

Sursa: Net

- Maestre, care-i secretul înțelepciunii? – *Să nu te contrazici cu proștii !*
- Maestre, nu cred că ăsta-i secretul... – *Ai dreptate !*

Ști care este singurul dezavantaj atunci când ești sincer? **NU PREA AI PRIETENI** Ayan Nein

Ador bârfele despre mine: Aflu o groază de chestii pe care nici nu știam că le-am făcut !

Cum să recunoști un idiot :

- Ei - a trăit totul, a văzut totul, cunoaște totul,**
- nu acceptă nici un sfat, te contrazice la orice spui,**
- este cel mai mândru, este buricul pământului !!**

Povești adevărate

Navigarăm noi ce navigarăm, pe vremurile de restriște, cu alimente puține și adesea proaste, cu bani puțini, cu muncă multă, dar iată...vremurile s-au schimbat și prosperitatea începea să se întrevadă.

Era pentru prima oară când trebuia să merg cu avionul către un vapor care se afla în Spania, la Taragona (lângă Barcelona). Pe drum, în avion, ajutorul mecanic care mergea și el la aceeași navă și care era, tot la prima deplasare de acest fel, mi-a făcut “capul calendar”, probabil ca să mascheze emoțiile călătoriei. La Madrid am crezut că ne va aștepta un reprezentant al agenției de agenturare, dar după câteva ore de stat în aeroport, la “**meeting point**” cu pașapoartele românești la vedere (că poate ne va vedea agentul, care speram că ne caută), ne-am dat seama că suntem pe cont propriu. Presupunând că în situații deosebite, ajutorul poate veni de la Ambasada României, am telefonat pentru a cere ajutorul (văzusem în filmele americane că cetățenii lor sunt ajutați în situații de urgență, în străinătate). Mi-a răspuns o voce românească, i-am explicat despre ce e vorba și mi-a comunicat că nu poate să mă ajute nimeni, deoarece personalul ambasadei a plecat la Barcelona, întrucât în ziua următoare începeau Jocurile Olimpice. Totuși, interlocutorul mi-a dat o soluție : “**azi e sâmbătă, faceți rost de bani și așteptați până luni când vine personalul** “. L-am întrebat dacă știe vreo metodă de a face rost de bani și mi-a închis telefonul. Am revenit și l-am întrebat dacă la ambasadă există o peluză cu iarbă. Nedumerit, m-a întrebat de ce? Și am răspuns că vreau să vin să aștept până luni pe iarba româniei (cred că ambasada e teritoriu românesc), însă omul m-a rugat să nu-i fac greutăți, că **el este doar instalator și a fost lăsat pe post de paznic**, toți ceilalți fiind plecați.

În fine, am văzut că ajutorul ambasadei este “sublim, dar lipsește cu desăvârșire”, vorba lui nenea Iancu, așa că ne-am descurcat singuri, am luat trenul de noapte și dimineața următoare am ajuns la Taragona, după o călătorie teribilă, trenul era plin de oameni care mergeau spre Barcelona, chiar și câțiva blatiști care ne-au înghesuit pe locurile plătite de noi, iar vorbăria compatriotului m-a răpus.

De la gară am luat taxiul până la intrarea în port, neștiind că nu erau decât vreo sută de metri. La sosire ne-a așteptat agentul, la intrarea în port și ne-a comunicat că: aveam bilete la avionul de la Madrid la Barcelona și ne aștepta acolo. De la NAVROM nu ne-a spus nimeni despre asta,

Am ajuns la navă și a doua zi am plecat spre Brazilia, vaporul fiind încărcat cu fosfați. Echipajul mi s-a părut cam ciudat, începând cu comandantul (unii îi spuneau Teracotă, am simțit că e ceva anormal și am aflat că numele adevărat era Troncotă). Domnul comandant era o persoană în vârstă (am crezut că e pensionar), aparent amabilă, dar am constatat că avea relații tensionate cu echipajul de punte.

Oricum eu abia venisem la bord și aveam destulă treabă și o perioadă mi-am văzut de ale mele.

Cu timpul am văzut în salonul comandatului un frigider foarte mare (nu mai văzusem până atunci asemenea hardughie la nave) și odată am constatat că era plin cu alimente. Am crezut că nu merge răcirea la cambuză, dar totul era în regulă, numai că alimentele erau insuficiente. Chiar ne bucuram că în Brazilia vom face o aprovizionare “ca lumea”. Era perioada imediat de după schimbările din 90 și sindicatul liber al marinarilor a hotărât să schimbe normele de hrană conform BROWN ALMANACH. Dar până să ajungem să ne bucurăm de binefacerile preconizate, am aflat că i s-a făcut rău comandantului. Foametea era la ea acasă la navă și bucătarul spunea că seara mai lasă câte ceva de mâncare pentru cei care ies din cart la 12 noaptea, dar oamenii nu prea găseau nimic!

Într-o seară, la bucătărie, la pupa era liniște, o noapte fără lună, o atmosferă sinistă. Cu toate astea dl. comandant „ochise” probabil mai devreme că bucătarul a lăsat câteva ouă într-un cofraj și profitând de liniște s-a strecurat în bucătărie și a băgat în buzunar câteva. N-a ținut cont că se terminase cartul și un timonier mare de nu încăpea pe ușă, a intrat în bucătărie și a strigat : “să trăiți dom. comandant”. În liniștea nopții omul s-a speriat așa de rău încât a spart ouăle din buzunar și i s-a făcut rău. Timonierul l-a dus la cabină și a doua zi m-am dus să-l văd pe “bolnav”. S-a plâns că oamenii de la punte, mai ales ofițerul II și vreo trei timonieri îi creează greutăți și îl sfidează. Mă gândeam că fiind om în vârstă are nevoie de ajutor și compătimire. I-am întrebat pe împlicinați ce au cu comandantul și am aflat că totul a pornit de la un sac cu zahăr : în portul Anvers, înainte de Taragona, au coborât pe chei comandantul și cei acuzați de el, iar timonierii au “săltat” un sac cu zahăr (la acea vreme se căuta în țară, căci era marfă rară, pe cartelă). A așteptat „bietul” comandant ca să-i fie adus sacul la cabină, dar...nimic! M-a luat pe mine ca arbitru, dar timonierii au zis că ei au riscat și au cărat sacul (furat) la vapor, iar comandantul a ripostat : “de ce nu vreți să recunoașteți că eu l-am văzut primul și deci mi se cuvine ?!”
Ce ți-e cu libertatea, democrația și întreprinzătorii !

Dorin Vorovenci

GÂNDURI printre frunzele de toamnă

Zilele trecute m-a sunat un prieten și m-a întrebat dacă nu vreau să scriu ceva legat de marinărie pentru publicația pe care o susține. Recunosc faptul că solicitarea m-a luat pe nepregătite, având în vedere că nu am avut o astfel de experiență până acum și surprins l-am întrebat pe ce temă? Mi-a spus că lasă la alegerea mea, să fie ceva legat de viața de marină, eventual ceva vesel, genul: ***Cu haz despre necaz!***

Am început să mă gândesc la diverse momente ale vieții mele petrecute la bordul navelor sub pavilion românesc, sau din activitatea mea de la uscat, încercând să identific ceva care ar putea să fie interesant, să stârnească curiozitatea eventualilor cititori. În minte îmi veneau întâmplări trăite în lungile voiaje făcute pe mările și oceanele planetei dar toate erau bruiate de sentimentul copleșitor al alegerii unei astfel de povești, marcat de faptul și realizând ***că și pentru “a scrie” trebuie să ai un prieten.***

Bine, bine, zic ***Scriu dar cui folosește?*** Sunt atâția care nu știu să scrie sau care nu au scris nimic toată viața lor și au devenit posesori de **Diplome de Doctorat** ! Da, dar ei poate, sau alții pentru ei știu să folosească **Copy** și apoi **Paste**! Totuși știu și ăștia ceva ! ***Scriu dar cine citește ?*** Sunt atâția care nu citesc nimic, pentru că nu știu sau consideră că își pierd vremea cu cititul și au ajuns persoane publice?

Pierzându-mă în hâțișul acestor întrebări și încercând să găsec o rezolvare, apăreau alte probleme gen: **Până la urmă la ce folosește scrisul?** Păi, zic eu, răspunzându-mi singur: Să-ți faci un CV gonflat, prin care te prezinți supercompetent făcând trimiteri către specialități și calități obținute la apelul de seară, fără să practici nimic concret în domeniul respectiv pe principiul: **Mulți văd, puțini citesc, dar și mai puțini pricep.** Această golăneală folosindu-le unora pentru obținerea de funcții importante la stat (în domeniul privat funcționează doar arborele genealogic) sau grade onorifice în armată inclusiv în marina militară. Asta doar de către niște băieți deștepți care toată legătura lor cu o astfel de profesie a fost aceea de **frecat țeava tunului din prova** (și ala de calibru mic). Aflându-mă sub frământările acestor întrebări, a apărut alta: **Cum să semnez?** Cu numele real sau ca “Un scriitor adevărat” care se respectă cu un pseudonim? dar cum să-l aleg? Păi să aibă greutate, să fie o personalitate. Am început să mă gândesc: Mihai Viteazu?!? Dar dacă cineva va zice: Și-a ales un nume mare, să credem că este viteaz, dar el nu este în stare să semneze cu propriul nume! Nu e bine! Mai bine Stefan cel Mare! Nu merge! O să zică lumea că mă dau mare și sfânt, dar de fapt trebuie să fiu vreun individ complexat de înălțimea pe care o am și afemeiat! Mai bine Vlad Tepeș! Nu e bine! O să se spună: Țsta e un țepar de parlamentar care se dă cinstit! Atunci PETROV! Nu merge, este deja consacrat și perimat! Am hotărât să abandonez problema și să mă concentrez cum să-mi intitulez povestioara. Fiindcă este toamnă m-am gândit s-o intitulez **Gânduri** iar ca un scriitor care se respectă să încep cu un motto.

*Pașii mei prin frunzele toamnei, o clipă vieții lasă
Mohorat pastelul cade, Gândurile le apasă!*

După aceste versuri, să încep să descriu singurătatea marinarului în mijlocul mării unde nu este decât el, cu gândurile lui, cerul și apa. Dar un gând nu-mi dădea pace spunând: Când vor citi versurile lumea o să spună “Un depresiv”, și se va alege praful de publicație. Mai mult, este posibil ca politicienii să o ia ca subiect de dezbatere, **în fuga după capital politic.** Unii să spună: Săracii marinari, ce singuri sunt și supuși depresiilor, încercând un proiect de lege specială, în care depresia să fie introdusă ca boală profesională la marinari. Alții vor susține că este o înscenare, că nu se mai satură și aștia, că nu le mai ajunge pensia de 1000 de lei pe care statul le-o oferă după ce au bijnițarit atâta. Ce vor? să se modifice legea pensiei în favoarea lor și să fie mai presus decât a frizerilor și balerinilor? Să te ții! Atunci m-am gândit la altă variantă a motto-ului.

*Toamna roadele și arată, și guvernul-i plin de poame,
Cu Dăncilă pe o cracă, Așteptând-o, IAR SĂ CADĂ!*

Iar nu e bine! Sigur unii mă vor înjura, alții vor spune că sunt al nu știu cărui partid, etc. **Grea e viața de scriitor!** Atunci să scriu că este în trend despre flotă, revigorare, restructurare, BLA, BLA, BLA. Nu merge, subiectul este deja adjudecat de “oameni de bine” și pot fi acuzat de plagiat. M-am hotărât să renunț la a scrie ceva vesel, dându-mi seama că acești anonimi, care au practicat și încă mai practică meseria de marinar din dragoste și pasiune, au fost uitați, marginalizați, lăsați fără locuri de muncă prin jaful făcut în flotă. Nu au fost băgați în seama de nimeni, pentru că prin demnitatea lor nici măcar o masă de manevră interesantă nu sunt. Dar totuși ei merită ceva care chiar nu costă! **Merită RESPECT.** Respect trebuie să manifestăm celor care din pasiune, dragoste au practicat și practică această meserie, unii dintre ei pierzându-și viața. Iar voi domnilor, cu CV-uri gonflate, cu titluri căpătate așa cum numai voi știți, dacă aveți o urmă de decență nu vă mai cățărați pe ceva ce nu ați fost în stare să realizați. Respectați acești oameni și nu încercați să vă așezați în rând cu ei!. Niciodată nu veți putea face parte dintre acești oameni.

MIȘU

Rol de ABANDON în Marea Mediterană

În anul 1981 eram angajatul Institutului de Cercetări în Transporturi / INCERTRANS, din Calea Griviței Laboratorul de cercetări Navale (LCN). Cum în acea perioadă era la modă Reducerea consumurilor energetice, LCN -ul încheiase un protocol cu (LAF) Laboratorul de Automatizări Feroviare pentru realizarea unor dispozitive care să controleze aceste consumuri în vederea reducerii lor. Într-una din zile, Șeful laboratorului, inginerul Laurențiu MURGEANU m-a chemat în birou la el și m-a anunțat că trebuie împreună cu inginerul automatist Șerban BELDIE să fac o deplasare în port, la Constanța,



pentru verificarea corectitudinii listelor destinate măsurătorilor care urmau să se realizeze, în timpul voiajelor, pe petrolierele și mineralierele flotei comerciale. Am urmat decizia șefului și m-am dus să-l caut pe Șerban colegul de la LAF. A doua zi, pe la ora 11, ne aflam deja în dana 24, din bazinul vechi al portului, la schela mineralierului REȘITA de 55.000 TDw care aștepta să intre în reparații la șantier. Am urcat la bord, pe puntea principală, unde un marinar ne-a ieșit în cale și ne-a întrebat ce dorim? I-am spus că vrem să stăm de vorbă cu șeful mecanic. El ne-a informat că acesta nu era la bord dar că puteam merge la comandant care se afla în cabina lui de pe puntea bărcilor. Tot el ne-a spus că puteam merge pe scările interioare, dacă știm pe unde, sau pe cele exterioare care erau la vedere. Le-am ales pe cele exterioare și am început urcușul unul în spatele celuilalt. Eu, **“fiind de al casei”** urcam primul. Când am ajuns pe puntea bărcilor de salvare am realizat că Șerban rămăsese în urmă. M-am întors și mi-am văzut colegul chinându-se să pună la loc capul unui șurub cu diametrul de 40 mm de la unul din gruiile barcilor de salvare pe care îl avea în mână. L-am întrebat “de unde dracu l-ai luat” și i-am spus să-l arunce sub grui pentru că îl vor vedea cei de la bord și o să-l înlocuiască. El cu vocea tremurândă mi-a spus că nu l-a luat de pe jos, doar s-a sprijinit de el și a rămas cu el în mână. Am râs cu poftă și l-am indemnat să meargă să vorbim cu comandantul. Am discutat cu comandantul care a spus că ne susține în efectuarea verificărilor și apoi, după amiaza am plecat spre capitală. La întoarcere, în tren, colegul mi-a spus foarte serios că el nu o să plece niciodată în voiaj cu o astfel de navă. La câteva luni în urma deplasării, trei echipe de la institut s-au îmbarcat pentru a **verifica rezultatele cercetării în practică**. Eu l-am avut coleg pe inginerul frigotehnist Marin BOSOI și am fost ambarcați ca supercargo pe petrolierul OLTENIA . Pe atunci supercargo puteau fi ambarcați ofițeri maritimi, economiști, ingineri, medici și nu în ultimă instanță cadre M.I. sau M.Ap.N. La navă am fost găzduiți fiecare în câte o cabină. Ulterior nava, în ballast, a plecat din port pe ruta Constanța – Tripoli de LIBIA. După patru zile de marș am ajuns la terminalul extern pentru ambarcarea țigărilor din port care era ocupat. Cum era o zi senină, cu soare strălucitor, iar la încărcare nu puteam intra, comandantul care se afla la ultima sa cursă înaintea pensionării, s-a gândit să apeleze la un **Rol de Abandon**, exercițiu, care conform legislației **trebuia efectuat o dată pe lună**. A chemat Ofițerul I de punte/ secundul, Șeful de echipaj / nostromul, Șeful Mecanic și Șeful Electrician pe comandă și i-a întrebat : Măi baiieți, dacă eu vreau acum să ordon un Exercițiu

de Abandon pot să-l fac, merg gruiile, bărcile de salvare au combustibil, motoarele pornesc? Toti, fără ezitare, într-un cor, au răspuns: Daaa.... Nu vă cred șefilor!, voi uitați că stați de vorbă cu un lup de mare, o vulpe bătrână. Aveți o oră să verificați dacă ce v-am întrebat este în funcțiune. Executarea!. După o oră soneriile de pe nava au început să sune litera A. **Timpul limită** de lansare a bărcii la apă **era de 7 minute**. Dintre cei 40 de membrii ai echipajului primii care s-au arătat pe puntea bărcilor, au fost secundul care primise sarcina să conducă barca (dar și careul în care trebuia să se deplaseze) și nostromul amândoi cu vestele de salvare puse pe ei. Într-un sfert de oră au mai apărut și câțiva motorști în maieuri, cu pantaloni scurți sau salopete și în picioare cu șlapi, care îi întrebau nedumeriți pe cei doi ce este cu zgomotul și cu alarma asta. La 30 de minute, de așteptare, C.L.C. - ul anulează alarma și cheamă din nou la el șefii de compartimente. Le spune că toți la ora respectivă ar fi trebuit să fie morți sau să se afle în apă. Le ordonă să-și adune oamenii, pe culoare langă sonerii, unde sunt montate plăcuțele cu rolurile de urgență ale echipajului și să-i instruiască. În plus îi întreabă dacă la bord sunt veste de salvare, de ce nu sunt folosite? La o jumătate de oră mai târziu s-a dat din nou alarma. Mai puțin carturile, restul echipajului s-a adunat în barca de salvare în 15 minute. Primele animozități s-au produs pe locurile din barcă. Unii sau așezat după cum le era alocat locul, alții umblau după confort. Veste de salvare aveau doar 7 oameni, îmbrăcămintea era pentru plajă și moralul la pământ, oamenii fiind nemulțumiți de deranjul produs de alarmă. Barca s-a îndepărtat rapid de navă, pe direcția dispusă de comandant, după compasul magnetic. Cum valurile veneau dinspre prova babord, iar pe bancul din prova era un ajutor mecanic, acesta i-a cerut secundului navei să schimbe drumul bărcii pentru a nu-l mai stropi. O dată, de două ori și la un moment dat l-am văzut pe individ că se deplasa prin centru bărcii spre pupa. Aflându-mă pe bancheta din pupa tribord l-am atenționat pe cel care conducea barca. Acesta a redus viteza și i-a cerut individului să-și ocupe locul în barcă. Zadarnic! Supăratul s-a repezit cu mâna în gâtul ofițerului încercând să-l arunce peste bord. Reazemul celui agresat am fost eu și echea cârmei. Surprinși, trei marinari care se aflau în pupa, l-au imobilizat pe supărat și l-au sfătuit să-și ocupe locul în barcă. Acesta devenise violent. Dintre ei, un motorist înalt de 1,90 metri și cu corpul dăltuit, l-a avertizat că nu are decât două alternative: peste bord sau în prova, la locul lui. Vociferând și amenințând cu revanșa la bord sau plângeri la M.I. acesta s-a conformat. La întoarcerea la navă am așteptat o oră repararea controlerului care acționa motoarele gruielor care când s-a dorit ridicarea bărcii la post nu a mai funcționat. La bord, după alarmă, la ședința de analiză, toți ofițerii din barcă au solicitat viitorului pensionar sancționarea huliganului. Acesta cu o diplomatie demnă de invidiat a spus că aveau dreptate și pe viitor să procedeze așa cum prevedea R.S.B.-ul, dar el în toată cariera nu a aplicat nici o sancțiune, și că acum la sfârșit de drum nu o putea face. În acest mod, individul a scăpat de corecție datorită gestului de clemență al C.L.C. - ului. Și când te gândești că flota era împânzită cu astfel de indivizi care au făcut rău prin note informative.

Florin GUSMAN

Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră
Pentru relații : gusmanflorin@gmail.com Tel: 0757.335.777 Florin GUSMAN