



"MATELOT"



Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 21 / 14 MAI 2019

Colectivul de redacție al acestui număr:

Mihai COSTACHE, Florin GUSMAN

E neprețuit! - Se distribuie gratuit!

Constantin SIBINESCU, Nicu STĂNCIULESCU,

SEMNAL DE SUPRAVIETUIRE!

ÎN ATENȚIA POLITICIENILOR DE IERI ȘI DE AZI AFLAȚI LA CONDUCEREA ROMÂNIEI CARE NU SUNT INTERESAȚI DE ACESTE PROBLEME!

În data de 3 martie 2019, o navă a fost atacată de pirați în Golful Guineii. Au fost răpiți 3 membrii de echipaj.

"Ministerul Afacerilor Externe, prin Ambasada României la Abuja, are în atenție evenimentele legate de incidentul produs în apele teritoriale ale statului Togo la data de 3 martie 2019, în care a fost implicată o navă sub pavilion maltez. Reprezentanții misiunii diplomatice au întreprins, în regim de urgență, demersuri pe lângă autoritățile locale, în vederea obținerii unor informații cu privire la existența unor cetățeni români printre persoanele afectate.

Din datele preliminare obținute, s-a confirmat faptul că printre membrii echipajului dispăruți se află trei cetățeni români. Totodată, din dispoziția ministrului Afacerilor Externe, a fost activată Celula de Criză a MAE. Celula de criză a MAE, prin Ambasada României la Abuja, monitorizează cu prioritate situația și este în contact permanent cu autoritățile locale, cu proprietarul navei, precum și cu autoritățile române cu competențe în domeniu."

Nava Histria Ivory, sub pavilion Malta, are un echipaj format din 21 de marinari români, cei mai mulți fiind din Constanța. În aceste momente nava este ancorată în Golful Guineea. Marinarii ar fi fost răpiți în apropiere de portul Lome din Togo.

„Pirații din această zonă nu-și ucid marinarii reținuți, ei vor doar răscumpărarea"

Cam așa a fost mediatizat evenimentul în media românească în zilele care au urmat. Azi 29 martie același an, am căutat știri despre acest eveniment. **Google** nimic, **siturile cu celule de criză** canci. Poate nu mă pricep eu să răscolesc căcatul, poate membrii familiilor au hotărât să se păstreze confidențialitatea, cine știe?.

Dacă marinarii nu erau români, sigur evenimentul era mai intens mediatizat. Cred că păstrează totuși "cocaina" pentru o nouă situație "mai de criză" care ar putea fi declanșată atât de ușor de iscusii dibaci de azi care ne conduc atât de nonșalat și pățimași.

Ce mizerie. Să încercăm totuși. Poate SOARELE vă răsări și pentru noi marinarii români de ieri, de azi și de mâine!

SIMFONIE ÎN ALBASTRU / 4 / ÎNTÂLNIRE CU PIRAȚII

Prima dată când am văzut cu ochii mei căprui, pirați în viu, a fost în 1985 sau 1986, exact, exact, trebuie să mă uit în Foaia matricolă și nu mai știu pe unde este. Bani să mai merg la Constanța să scot alta, canci. La pensia mea calculată la 1084 lei după 34 de ani, 10 luni și 24 de zile vechime pe cartea de muncă nu se merită acest efort mare. Aici vreau să lovesc în acest articol. Pensia asta despre care colegii mei spun că e mare, că am avut pile, neamuri și relații.

Cu „NR” erau inscripționate coșurile tuturor navelor maritime și fluviale care arborau pavilion românesc la pupa și care împreună cu navele flotei românești de pescuit oceanic însemna ceva pentru o țară mică și frumoasă ca România. NR venea de la NavRom – Neamuri și relații sau nave românești.

Revin la piraiți că altfel mă enervez și nu mai pot să “ievaluez” corect amintirile care mă răscolesc acum la această oră (ură).

Nava Humulești, celebrele și minunatele cargouri de 8700 tdw, care țineau foarte bine marea, aveau și clasă de gheață. Deci revin, din Singapore unde am descărcat toată marfa am primit instrucțiuni să procedăm cu toată viteza spre Palembang pentru a încărca o partidă de marfă “strategică” pentru țară. De acolo urma să procedăm către portul Padang, tot din Indonezia, unde completam până la capacitatea maximă a navei și cu descărcarea întregii cantități de marfă la Galați, România. La Gina cur de fier.

Bucurie mare pe întreg echipajul, nu pentru Gina cur de fier, aveam deja 4 luni de voiaj unii erau deja părinți, mai exact tați legitimi de ceva timp și nu își văzuseră încă odraslele. Oare când se eliberează certificatele de naștere ale copiilor care se nasc când tatăl legitim este plecat din țară... O să studiez, nu cred că pun liniuță / autor necunoscut sau îl eliberează la altă dată cu manipularea grosolană a zodiilor. Țștia, tații legitimi erau mai fericiți decât mine care mă gândeam deja la Gina & comp.

Nea Titi S., comandantul, mi-a spus să trasez urgent cel mai scurt drum de la Singapore spre Palembang. Studiaseam deja zona și din curiozitate chiar verificasem dacă am la bord hărți pentru portul Palembang, care port, era mult în interiorul insulei Sumatra de Sud.

-Tovarășe comandant, așa îi spuneam atunci când trebuia să îi dau o veste proastă, ca să nu mă ... ia la rost prea mult. Cuvântul ăsta tovarășe, dispărut acum, îl înjurai mai întâi pe el, cuvântul și apoi pe ăla care ți-l adresa.

-Ce vrei tovarșu, dracu să te ia, știa și el că nu e de bine. Nu ai hărți pentru Palembang, Nu ?

-Da. -Ce da ai sau n-ai ? -Nu. -Mișule nu ți-am spus când am plecat din țară să pregătești bine, voiajul. -Da. -Te bat, de data asta nu mai scapi. -Nu. - Aha! faci mișto de mine?

-Uitați lista cu hărțile care ne trebuie. Să chem agentul navei sau pot să îi dictez direct prin radiotelefon? -Da. -Mă scuzați DOMNULE COMANDANT...-Da măi! cheamă-l acum și dictează-i. Hai gata toată lumea la treabă.

A venit agentul cu hărțile comandate, multe și scumpe, trebuia să navigăm pe fluviul Musi mai mult de 84 de kilometri. Acum e simplu, ECDIS, hărți electronice vectoriale, corecții pe unități optice, boierie. Pentru banii plătiți pe hărțile alea atunci de Bancorex, pe vremea lui răposatu au arestat nava Mirăslău aproape două săptămâni la Singapore, glumesc era o datorie de aproape 2 milioane de dolari singaporezi.

Am aranjat hărțile, am ascuțit creioanele și pe cai. Dar stop joc, trebuia să hotărâsc singur ruta fără să mă mai consult cu domnul comandant. Ce să fac? Să merg să îl întreb dacă este de acord să lăsăm la babord Pulau Bulan și să trecem prin estul sau prin vestul Pulau Sugi? Era riscant. Nu? Așa că am trasat drumul cel mai scurt prin estul insulei (pulau) Sugi. Pe acolo puzderie de insule și insulițe. Mă rog am terminat repede de trasat drumul până la intrarea pe Fluviul Musi și îl chem pe domnul comandant să mă verifice. Vine, se uită, zice Pulau Sugi e bine așa și pleacă.

-Mergi să te odihnești că o să trebuiască să trasezi drumul și pe fluviu, o să vorbesc și cu căpitanul să te ajute. Marș. - Da - Marș

Vremea era superbă nu tu vânt nu tu val. Se auzeau păsărelele cântând când treceau pe lângă insulițe, mai zăream și băștinași mai îmbrăcați dar mai mult dezbrăcați, că era cald. La un moment dat, într-un palmier zăresc un bărbat care făcea semne. Nu nouă, unui grup infracțional organizat care așteptau în două bărci dispuse pe cele două maluri ale celei mai înguste porțiuni din traseul nostru spre Palembang. Am ajuns în dreptul lor și am vazut cum din apă ieșea o parâmă subțire întinsă de băștinașii din cele două ambarcațiuni neînregistrate la autoritatea navală din zonă și nici din altă zonă.

-Hopa, tovarăși suntem atacați, a zis comandantul care era prezent pe comandă. Băi luați răngi, topoare și pe ei. Acum!. Domnul comandant nu avea nevoie de porta-voce că avea glas. Tare. Când urla se auzea și la prova și la pupa indiferent din ce partea bătea vântul.

-Anunțați și la mașină să închidă toate aerisirile lor. Nostrom ia un băiat și blocați pe dinăuntru toate ușile exterioare. Rămân deschise doar ușile de la puntea principală din ambele borduri.

Curios, nimeni nu a comentat absolut nimic și tot echipajul care era treaz a executat întocmai ordinele comandantului.

-Să dau prin stație să trezesc pe toată lumea?

-Da!

Nu a durat foarte mult și cele două bărci s-au apropiat de corpul navei noastre. Au aruncat un ancorod cu o funie pe care erau noduri din jumate în jumate de metru și au început să se cațere pe funii. Tomiță, un motorist care făcea mușchi pentru el în timpul liber, aflat foarte aproape de locul unde se fixase ancorodul, a apucat scurt de funie, a scuturat-o bine bine, de nu a mai rămas nimeni agățat de ea, cei doi pirăți atacatori plonjând direct în apă fără să se rănească și într-un loc unde malul era foarte aproape. A scos apoi ancorodul din bordul unse se fixase și la aruncat repede peste bord, în apă nu înspre cei din barca care continua să stea lipită strâns de corpul navei. Țștia din barcă, au rămas atunci, pe moment, surprinși de forța românului, nu au purtat niciodată război cu noi, istoria la ei la școală probabil și mai mult ca sigur, nu amintește nimic de Ștefan cel Mare, Mircea cel Bătrân sau Mihai Viteazul așa că ce mai la deal la vale au fost tare mirați și mai apoi supărați au scos armele, adică niște țevi prin care suflau săgeți. Deodată se aude vocea domnului comandant.

-Toată lumea, ACUM în castel. Săgețile sunt otrăvite.

Frumos, ușor aplecați, și cu oarece viteză, toți cei care erau pe punte s-au retras în castel. Unii, mai curajoși, au urcat în comanda de navigație. Restul la vecinii care aveau hublourile cu vederea spre prova de unde au urmărit în liniște atacul.

Băieții, pirății din zonă, știau ce au de făcut. Unde e magazia cu scule, cuie și alte metale prețioase, unde sunt butoaiile cu vopsea, parâmele și cam atât, că bani și televizoare color știau că nu prea găsesc pe navele cu pavilion roșu, galben și albastru. Au spart lacătele acolo unde au găsit, au luat metale cât au putut încărca fără să pună în pericol siguranța ambarcațiunii, parâmele le-au luat pe toate ca erau sintetice și flotabile. Un incident s-a petrecut totuși care trebuie amintit. Nostromul a strigat la ei prin hubloul întredeschis de la cabina lui,

-Please take only the white paint this is extra quality. Vroia să scape de Albul de Scornicești cu care eram obligați să vopsim castelul. Era o vopsea care pe lângă faptul că nu era albă, mai multă căcănie, se lua la prima ploaie mai zdravănă. Spera săracul să putem obține aprobarea să cumpărăm vopsea "de afară", să nu mai presteze muncă haotică, în zadar. Adevărul este că navele arătau ca dracu, cu un aspect jegos. Se primise sarcină de partid ca toate navele flotei noastre să folosească la vopsitul castelului această vopsea de producție „scornicească”. Au fost parcă doi comandanți care au refuzat și care au fost sancționați pe linie de partid. După câțiva ani, în perioada războiul dintre Iran și Irak 1980 început în septembrie 1980 și care a durat până în august 1988, război care a fost cel mai amplu conflict militar convențional din istorie dintre două țări în curs de dezvoltare, pirateria, atacul asupra navelor comerciale, civile din zona Golfului Persic, a căpătat alte forme.

Ceaușescu, un conducător dibaci, bun comerciant, vindea armament și muniție ambelor părți beligerante. Treaba a mers până în momentul în care beligeranții s-au prins de manevră și au început să atace navele românești care navigau în această zonă chiar dacă erau încărcate cu „unelte agricole” sau transportau la vedere “havaleaua pașnică” pe punte, la vedere. Nu știi care a fost prima navă românească atacată în zona Golfului pentru că echipajele navelor atacate, la sosirea în țară erau bine perpelite de organele de securitate, încât dacă răsufla ceva, împotriva membrilor de echipaj și a familiilor acestora organele de securitatea începeau dezmățul. Ce știi exact este că nava Ilfov în urma atacului, chereșteaua de pe punte a luat foc, nava a ars dar și-a putut continua drumul până în șantierul naval Galați. Comandantul navei rănit în timpul atacului a supraviețuit până în țară unde a murit din cauza rănilor. La sosirea navei în țară echipajul navei Plătărești s-a întâlnit cu Ilfovul. Au aflat că nava a fost atacată în Golf. Cărau același fel marfă cu aceiași destinație. Au început să se roage ...la Dumnezeu să scape teferi și neatacați. Dumnezeu le-a ascultat doar prima rugă. Nava a fost atacat și distrusă parțial pe tribord. Nu au fost răniți sau victime. După atac și până la ieșirea din Golful Persic tot echipajul a dormit pe puntea navei, cu excepția bravului comandant, nu îi dau numele deoarece nu am acordul lui și tare m-aș bucura să știu că mai trăiește. **Urmăriți în continuare!**

Mihai COSTACHE

Nr. 21 / 14 MAI 2019

“Rada” de pe Bricul MIRCEA

În luna ianuarie a anului 1970, după sărbători, elevii din anul patru, secția comercială, ai S.M.S.M., trebuiau să se ambarce pentru stagiu, pe navele aparținând NAVROM CONSTANȚA și I.P.O. TULCEA. Subsemnatul fusesem recrutat de către I.P.O. TULCEA, deci făceam parte din categoria celor care nu aveau suficiente șanse pentru a fi ambarcați direct pe nave, așa că până la soluționarea acestor probleme, comandantul S.M.S.M.-ului, tovarășul Cpt. R 1 STEFAN Ilie a hotărât că cei fără nave, din provincie (restul țării mai puțin CONSTANȚA) să fie găzduiți până la ambarcare la bordul navei școală, bricul MIRCEA. NAVROM CONSTANȚA, dădea o mână de ajutor în pregătirea tinerilor ofițeri de marină ai I.P.O. TULCEA



Cum eram doar câțiva, m-am trezit ambarcat la bordul lui MIRCEA în plină iarnă litorală.

Dacă dana pe care o avusese MIRCEA până la data respectivă ar fi fost în primele 20, așa cum se obișnuise până în acel moment, nu ar fi însemnat nimic, dar, din păcate navei i se alocase dana 70 (VIETNAM) aflată pe digul de Sud care se afla în construcție, actualul mol 9.

Cu o geantă mică de voiaj de mână, conținând câteva obiecte vestimentare și câteva cărți m-am prezentat ofițerului de serviciu de la bordul navei pe care mai fusesem în anii anteriori cu ocazia ieșirilor în mare. După prezentare, l-am întrebat ce cabină voi ocupa.

Acesta m-a privit nedumerit și m-a întrebat: *tovarășul Sergent Major ai mai fost pe puntea navei școală?* Încercător am răspuns: DA!. Nedumerit în continuare a afirmat: *Atunci trebuia să mă întrebi ce hamac voi ocupa?, Cazarma centru este goală, poți să-ți alegi pe-l care vrei tu.* Am mulțumit și am plecat să aleg.

Viața la bord era monotonă, cel puțin pentru mine care clocoteam să plec pe mare, să cutreier lumea, să văd planeta cât era de mare. Timp liber era din belșug, și ți-l petreceai citind cărți, jucând table, șah, tabinet, și făcând sport, respectiv tenis de masă. De dormit nu se putea discuta, era mai rău ca la arest, pentru că hamacele la ora 7 dimineața se strângeau și se depozitau în niște dulapuri până la ora stingerii seara. Masa era la ore fixe.

Eu am fost dat pe mâna unui maistru militar care se ocupa de motoarele navei: Cel de propulsie de 1100 C.P. și generatoarele de curent, patru la număr. Ceva experiență în domeniu căpătasem în practica anului doi când am fost la Atelierul de reparații al Marinei Militare din MANGALIA unde am făcut decarbonizări la motoare mici, dar și de la M/N TRANSILVANIA pe care fusesem ambarcat în practica din vara anului 3 ca motorist la compartimentul mașină. Atunci, unul dintre motoarele diesel al unui generator de curent electric trebuia să fie decarbonizat, așa că l-am ajutat pe maistrul respectiv la întreaga operațiune fapt care mi-a adus câteva zile de “permisie”. După carbonizare la rugămintea mea, maistrul respectiv la convins Șeful Mecanic, un Cpt. R 3, să-i ceară comandantului pentru mine o permisie de câteva zile acasă. Fiind luna ianuarie și geruri cumplite, permisia a fost acordată și m-am grăbit să prind un tren spre capitală.

Drumul a fost memorabil, am călătorit în picioare (fiind sfârșit de săptămână), pe culoar: ger, ninsoare, ușile vagoanelor nu se mai închideau. Zăpada acoperise tot culoarul, geamurile aveau flori de gheață groase de 3 mm iar ușile compartimentelor nu se mai deschideau pentru a nu pierde și dramul de căldură pe care îl trimetea vagonul cu centrala de încălzire. O porțiune de drum între Fetești și Lehliu am avut antemergător un plug de zăpadă. În loc de trei ore și jumătate am mers vreo 5 ore până în capitală. Normal că ora la care am ajuns trecuse de miezul nopții. Mașini de noapte ioc, taxiuri la gară ioc, doar mașini de dezăpezit și salvări.

Într-un sfârșit, am ajuns acasă sperându-mi pe ai mei cu prezența mea la ușa lor, la ora 2 noaptea. Ei credeau ca deja sunt în voiaj. Cele câteva zile au trecut imediat.

Pentru a putea ajunge la bric, la program, a trebuit să iau trenul de întoarcere după miezul nopții. Am plecat de acasă pe la ora 22,00. Până la gară am luat un autobuz LEYLAND iar pe drum am tras o sperietură mare cât Casa Scânteii. Un individ nervos că a așteptat mult autobuzul, striga la șofer să meargă mai repede că pierde trenul. Văzând că șoferul nu se grăbește a început să-l înjure și să-l amenințe cu bătaia. La un moment dat, când mașina traversase calea Victoriei și cobora spre Sala Palatului, șoferul furios s-a ridicat de la volan și s-a dus spre călătorul nemulțumit pentru ai aplica o corecție. Fiind lângă ușa din față între șofer și călător am înlemnit văzând că mașina nu avea șofer și că urma o bătaie. M-am ridicat imediat să-i țin piept șoferului care era o matahală de 1,90 m și vreo 120 Kg. implorându-l să treacă la volan că mă ocup eu de nebun. Toți călătorii erau în panică. L-am convins și a trecut la loc. Apoi am ajuns cu bine la gară.

Călătoria de noapte a fost un avantaj pentru că am fost doar două persoane în compartiment și am dormit până la CONSTANȚA ocupând singur o bancheta. După vreo două ore petrecute în gară, când s-a mijit de ziuă am plecat cu un autobuz SKODA spre poarta 1, apoi pe jos, spre Farul vechi (farul lui Carol) unde în fiecare dimineață venea șalupa de mahon a bricului să ia cadrele pentru bric.

Am ajuns la "fix", un grup de oameni așteptau, grupați ca pinguinii, șalupa de la bric, iar viscolul le biciuia fețele. A apărut șalupa condusă de un maestru de marină, acostând elegant lângă scările cheului. În liniște, în ordinea gradelor, s-a făcut ambarcarea iar comandantul, Căpitanul de Rangul 1 HÂRJAN Alexandru a făcut prezența. Lipsea o persoană!. Toți erau înghețați și au spus pe voci diferite: Asta Este! Să vină pe jos!.

Comandantul a spus: *Mai stăm 5 minute*. Hotărârea a produs nemulțumire. Șalupa cu motorul pornit, aștepta resemnată la cheu venirea întârziatului. După cele cinci minute comandantul a ordonat: Mola prova, Mola pupa, Cap compas bric. Între timp, când șalupa făcea rondoul, cineva a observat întârziatul venind în fugă pe cheu, agitănd deasupra capului, pentru a fi văzut o geantă diplomat neagră rusească de tipul VOIAJ.

Comandantul a ordonat o nouă acostare. Maistrul s-a conformat și s-a apropiat încet de cheu și scări pentru a nu lovi șalupa la acostare. În acel moment s-a petrecut ceva neașteptat. Întârziatul, Căpitanul Locotenent ANCUȚA coborând scările în viteză, a sărit de la baza lor în șalupă, moment în care toți în cor au strigat Nuuu... ! Zadarnic! barca nu se lipise încă de cheu iar întârziatul ajunsese deja în apă. Mantaua se umflase ca o parașută iar el încerca să salveze geanta ținând-o deasupra capului în loc să se apropie de barcă. Ne-am mobilizat toți pentru aducerea la bord a ofițerului. Cu ajutorul cangei a fost apropiat de bordaj și apoi patru persoane l-au trecut peste copastie în barcă. Imediat șalupa a pornit cu viteza maximă spre bric. Distanța era de două mile așa că s-a ajuns destul de repede la bric. Până acolo ne-am chinuit să-i scoatem mantaua care înghețase deja, devenind rigidă. A fost ajutat să urce schela și dus direct sub duș. Cu haine cu tot. Având o parte din ținuta de vară la bord, unul din marinari i-a adus-o la duș unde **căpitanul s-a îmbracat rapid în alb**.

Comandantul supărat pentru ce s-a petrecut, dar mai ales cu un ofițer, l-a chemat la el în cabină pentru discuții. După dojana convenită a scos o sticlă de coniac și i-a turnat un pahar pentru încălzire. Problema a fost cu plecatal acasă la sfârșitul programului pentru că hainele deși fuseseră spălate nu se uscaseră, iar la ora aia ținuta pe garnizoană era sfântă. Cu o ținută de marinar împrumutată de la magazie problema a fost rezolvată.

În ziua următoare, comandantul navei m-a chemat la el și mi-a spus: *Tovarășul Sergeant Major am rugămintea la dvs. să vă deplasați la NAVROM, Serviciul Personal pentru detalii asupra ambarcării*. Am mulțumit, salutată și am plecat spre port prin noroiul existent pe digul de sud, după un kilometru unui șofer de basculantă Mercedes de 20 tone, care căra piatra de la cariera Ovidiu dar și stabilopozii pentru digul în construcție i s-a făcut milă de mine și m-a luat în cabină până în port.

Florin GUSMAN

A fost Baronul Pescuitului Oceanic

Constantin Zaharia (Puiu pentru familie/ Costică pentru colegi) s-a născut în minunatul oraș de la poalele Tâmppei, Brașov, în anul 1949. A urmat cursurile Liceului Teoretic Unirea și a încercat alături de 2 colegi (Ică Cormoș și Mircea Pop cu care a rămas prieten pe viață) să cucerească Universitatea București, Facultatea de Drept. Nu a fost să fie și fiecare dintre cei trei au pornit pe alte drumuri profesionale, nu înainte însă de a face armata, câte 1 an și 4 luni.

După armată, impulsivat de tata Neculai-Ștefan care era crescut pe malurile Dunării, la Galați, și de faptul că îi plăcea foarte mult marea și vapoarele și încurajat de mama Ana (o persoană deosebit de ambițioasă și tenace), Constantin a ales marinăria și s-a înscris la Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân" Constanța, care la acea vreme (1972) era institut civil. A reușit la examen și totul părea că decurge conform visurilor sale, dar în 1973 a venit lovitura: institutul a fost militarizat și astfel a ajuns să poarte din nou uniformă militară, parcurgând un program de armată: instrucție, armament, trageri, marșuri, sectoare, ș.a. În anul 1976 a absolvit Facultatea de Navigație, secția de „Pescuit Oceanic”. După absolvirea Institutului de Marină a fost îmbarcat pe funcția Ofițer maritim 3 pe nave pescadorean ale Întreprinderii de Pescuit Oceanic Tulcea, după revoluție devenind Compania Română de Pescuit Oceanic. Au urmat apoi succesiv examenele pentru funcțiile de Ofițer maritim 2, Ofițer maritim 1 (Căpitan secund), culminând cu cel de Comandant de cursă lungă.

Menționez navele pe care a fost îmbarcat până a devenit Comandant: Troțuș, Rodna, Jijia, Negoiu și Bahlui (în perioada 1976-1988). A fost Comandantul navelor Pietrosul, Polar XII, Rodna, Polar VIII și Bahlui. De pe această ultimă navă s-a retras din activitatea de marină în anul 2000, după care s-a ocupat de probleme legate de drepturile omului la Institutul Român pentru Drepturile Omului (IRDO) București.

„Baronul” - așa cum mai era cunoscut în flotă datorită faptului că era foarte calm, respectuos, avea un limbaj elevat, contrastant cu cel utilizat de unii navigatori, îi plăcea curățenia, se îngrijea și dorea să fie prezentabil mereu. A fost în aproape toate zonele de pescuit : Africa de est (zona Somalia), Africa de vest (Insulele Canare – Mauritania), Sud-Africa Namibia (Walvis Bay) și Angola (Luanda). De asemenea a participat și la congelarea peștelui în Scoția.

A efectuat voiaje lungi, între 6 și 8 luni/voiaj, departe de familie, destul de tracasante și din cauza faptului că pe vremea lui Ceaușescu tot timpul avea obligația să depășească planul de pescuit și se lucra într-un ritm alert, în acord global, pe niște „lefuli” de nimic. Deși Comandant fiind, cu responsabilitate uriașă, echipaj în jur de 100 persoane (cu diferite grade de educație, comportament și instruire) în subordine, avea doar 2 dolari/zi în voiaj diurnă, salariul din țară aproximativ 4.000 lei/lună (înainte de 1989 Atenție!). Precizez că un strungar cu categoria 5 avea 5.000 lei/lună salariul.

Uneori mai lua câte o primă mică pentru depășirile de plan. Dar cu toate acestea, nu s-a putut pensiona decât la vârsta de 63 de ani (deși lucrase în condiții grele, speciale) cu o pensie “specială” de doar 1.400 lei, chiar dacă făcuse armata (pregătire militară cumulată mai mult decât mulți care se pensionează acum la o vârstă “fragedă”). Condițiile de muncă au fost foarte grele, fiind cazuri când în zona Africii, spre exemplu, s-a deschis focul asupra navelor. Uneori, ca și Comandant, a fost reținut de autoritățile portuare cu escortă militară din Mauritania sau din Sahara Spaniolă, cred că și în Somalia, sub tot felul de pretexte ca: plasa traulului avea ochiurile prea mici, că licența era expirată, că se pescuia în apele teritoriale în zona interzisă. Nimic adevărat, motive găsite pentru că se dorea confiscarea unor cantități de pește, parâme sau ce considerau cei de acolo că le-ar fi de folos de la bordul navelor.

Condițiile grele de muncă, cu stres continuu precum și vederea familiei rar, pentru o scurtă perioadă de timp (față de lunile petrecute în voiaje de lucru), i-au măcinat sănătatea și a ajuns să sufere de un diabet perfid care i-a slăbit temeinic organismul, ajungând în cele din urmă, anul acesta pe 5 februarie, să ne părăsească, plecând să navighe pe ape line pentru totdeauna...

A fost un bun familist, căsătorit cu Gabriela, la scurt timp după terminarea Institutului de Marină. În 1980 devine tată la rândul său, tată de baiat. Și-a iubit și ajutat familia la nevoie, exact cum și familia l-a iubit și ajutat la rândul ei, la nevoie.

Pentru noi toți: mama Ana, fratele Nicu - semnatul acestor rânduri - soția Gabriela și fiul Sorin - un urmaș de nădejde, cu suflet mare - precum și celelalte rude apropiate, Puiu - Constantin Zaharia va rămâne mereu cu noi, prezent în sufletele noastre, deși tristețea de a nu mai fi posibilă și o întrevvedere fizică e MARE...

Dumnezeu să-l odihnească !

Vânt bun din pupa, pe ape liniștite spre zări nemărginite și o lume mai bună, dragul nostru PUIU !

Ofițer maritim, **Nicu STĂNCIULESCU**

Nr. 21 / 14 MAI 2019

CASANOVA

– Vedeti, fetelor, silueta aceea superbă de lângă pescadoare? Cea mai mare, mai elegantă dintre ele? Este nava mea, supercontainerul “Brăulețul”. De aici, de pe faleza plină cu cei mai aleși dintre bizoni, se vede mai bine decât orice ambarcație maritimă scoasă la produs valută. Do you like “Brăulețul”? I-am pus pe băieții mei să o vopsească zi și noapte, pe orice vreme. La un moment dat a plouat peste ei cu găleata și le-a udat pensulele. Rain with cats and dogs! Ei vopseau mai departe, așa cum am ordonat! Ng. Hă!Hă! Hă! Nimic nu se dezvoltă în lume fără un creier baban!

– Dacă ei nu protestau și lucrau ca niște roboți proști, fără să crâcnească, autoritățile din port precis v-au amendat pentru poluare! Am auzit recent povestea. Eu nu m-aș lăuda cu așa ceva. Dar tu ce faci, ne mai aburești mult, nu dai nimic de băut, dacă tot ești căpitan?

– Off course, my darling! Trebuie doar să acceptați că trăiți un moment crucial al vieții voastre, când cunoașteți un comandant de oțel. Așa îi strunesc! Nu crâcnește nimeni. Progresul unei societăți umane depinde efectiv de talentul conducătorului suprem, de geniul unuia ca mine. Veți vedea!

– Ce puternic ești! Ce frumos! Nu-i așa, Lili? Profil vulturesc, alură de tigru sălbatic! Chiar nu vrei să mai dai un Chivas pentru fetele tale? Vai, ce deștept te exprimi!

– Așa m-am născut, cu stea în frunte! Ce zici, băiete? El deține funcția de ofițer doi. Cam moale, mă supără câteodată, dar se poate modela. Dă-mi aparatul walkie-talkie, să le arăt fetelor cât de repede și cu ce respect răspund la comenzi băieții mei! “Brăuleț”, captain is calling you! How do you read me? Over!

– Aici “Brăuleț”. Ofițerul trei. Over!

– Unde este șeful mecanic? A reparat turbina motorului principal și pompa de ulei? Să-și bage mințile în cap! Eu nu stau aici până la paștele cailor! Plec fără turbină.

– Lucrează de dimineața cu toții, de când ați plecat. Au luat pauză numai pentru prânz. Șeful a spus că vom pleca fără turbină, cu viteză redusă, până în următorul port, unde o vom recepționa remediată. Aici au atelier specializat cu dispozitive speciale pentru rectificare.

– Cine i-a permis să o demonteze? Este turbina mea, așa dezechilibrată și nu admit corecții la ea! Dacă vreau eu, mi-o centrez singur, cu cine stabilesc eu! Inadmisibil ca un prăpădit de șef mecanic să-mi scoată o piesă din propriul angrenaj, fără să mă consulte! Să își facă imediat raport, să îl semneze și să mă aștepte cu el în dinți la scara navei, indiferent de oră! Să fixeze turbina pe poziție, altfel îl montez pe el în loc! Absurd cărmaciul furat de turbină ca-n codru!

– Asta să îi comunicați personal, oricum, toți mecanicii sunt negri de supărare, mizerie și oboseală. Mi-au promis deja că mă aruncă în santină împreună cu toți care rânjesc la radiotelefon zi și noapte. Au amenințat că ne trec prin instalația de separare-filtrare, prin sensorul de hidrocarburi, iar dacă mai avem peste cinci la sută impurități ne dă drumul în tancul de fecale, nu de reziduri, că le stricăm.

– Voi lua măsuri adecvate, urgent! Până atunci, să stea la locul lor de muncă, pentru a le comunica pedepsele. Le arăt eu lor revoluție! Voi ați vopsit coverta sau v-ați apucat de prostii în concubinaj cu acei sobolani? Deja trebuia să fie terminată la ora asta. Pictată ca țara!

– Ne-am oprit doar când a plouat, să nu se prelingă vopseaua în bazinul portuar.

– Nu v-am permis pauze pentru judecăți absurde care sunt numai de competența mea!

– Apa și vopseaua sunt incompatibile.

– Calculele voastre nu au absolut nici o valoare în mersul evenimentelor pe mapamond. În general, nici nu există. De fapt, nici tu nu pari a fi un personaj real!

– Cu cine vorbiți acum, dacă nu există? Doar așa, treceau doi oameni printr-o gară?

– Îți voi stabili o gară în bot și în caracterizarea secret-bugetară! Vă distrug pe toți! Vreau să-mi văd fațada vopsită în auriu de epocă, să rămână pentru posteritate. Auriu posterior. Înțelegi, idiotule? Răspunde, când te chem! Poftim, a închis fără aprobarea mea! Îl omor, îl desființez! Nu îl mai consider ofițerul meu preferat, deși l-am crescut de mic, plescăie când mănâncă, trânteste ușile, fluieră pe punte ca în biserică și casă, l-am spălat de rapăn, din milă, l-am mângâiat și pleznit pe chelie să-i vină mintea la cap, zadarnic, atât când i-a fugit prima nevastă cu un saxophonist, cât și când i-a dispărut a doua, cu toate lucrurile din casă, după un negru somalez. L-am căinat, i-am găsit altă muiere, mi-a pupat mâna, pentru ca acum să-mi trântescă telefonul în nas! Inadmisibil! Trăiește în inima unui popor debusolat. Numai eu pot demonstra că adevăratul remediu constă în foame și bici, iar biciul se află la mine.

– Domnule comandant, aici “Brăuleț”! Cei de la Mașini au oprit alimentarea electrică a timoneriei, pe motiv că îi doare capul de atâta tâmpenie și crasă incompetență. Ne-au amenințat cu bătaia pe toți. V-au acuzat prin stația radio de lipsa țiglelor pe acoperișul mansardei!

– Să își facă bagajele! Vor pleca acasă cu primul avion! Terminat. Auzi, drăcia dracului! Ați văzut, fetelor, ce autoritar mă prezint în fața maselor populare? Așa i-am educat: ascultători, plini de respect, cum trebuie să fie toți pigmeii în fața unui ales de soartă al neamului bananez!

Imediat a intrat în tranșă, n-a mai scos o vorbă, deoarece și-a dat seama, instantaneu, că o singură navă înseamnă mult prea puțin pentru el, o flotă întregă ar mai atenua nedreptatea istorică, dar superbul vis rămâne tot trecerea Rubiconului, când va fi să fie. Forțe clocotitoare îi mistuiau organismul, o moleșeală tot mai plăcută, ca după un drog puternic, îl copleșea. Cum nu se gândise până acum? Cu un oarecare regret sesiză în subconștient că programul Superman nu-l mai interesează chiar atât de mult. Să fii Amiral, să ai la dispoziție toate dotările din lume, să privești lucid, spre exemplu, cum un vrachier se izbește cu echipaj cu tot de stabilopozii insensibili ai digului de larg, să ordoni “Salvați nava și marfa, apoi echipajul!”, iată o performanță de anale! Ideal înseamnă să-ți alegi întreprinderea sacrificată, dar timpul le rezolvă pe toate. Retrăia fericit momentul când, datorită lui personal, “Brăuleț” a reușit în timpul unei banale manevre de acostare să turtească prova celui mai mare distrugător bananez construit în șantier propriu, cei drept din materiale reciclabile, re folosibile, recuperate. Atunci și-a dovedit sie însuși că se poate mai bine. Oare de câți terabiți va avea nevoie programul “Amiral”? Va rezista sau va exploda computerul sub teribila încărcătură? Oricum, își va procura unul mai puternic, mai performant. Zadarnic au așteptat fetele un alt rând de băutură, ele dispăruseră de pe firmament. Ofițerul doi a ridicat din umeri, zâmbitor. “Are numai doi dolari pe zi”, le-a lămurit el. Fetele s-au unduit din solduri și s-au mutat la masa unor filipinezi veseli.

Ajuns la navă, Caesar a încuiat ușa apartamentului prin interior, a pornit la drum, pentru ultima oară, plin de nostalgie, cu credincioșii săi amici, Superman și Batman, într-o variantă mai sofisticată, de colaboratori ai unui invincibil amiral. Spre miezul nopții, invadatorii se aflau, inadmisibil, în postura de învingători. Conduceau detașat pe toate fronturile. Pe undeva se strecurase o greșeală. Nici în filmele bananeze nu se pomenea așa ceva. Transpirat, în disperare de cauză, apăsa febril tastatura, aproape plângea de necaz și se pregătea să cheme electricianul să repare prizele, singurele vinovate de catastrofă, când bătaii furioase l-au prins și blocat peste ecranul năpădit de dușmani. A încercat să se îndrepte, dar fără rezultat. Nemaipomenit, pe deasupra, cineva îndrăznește să-l deranjeze pe el! Toate se întorceau cu dosul în sus, coalizate împotriva sa.

– Dar deschide odată, omul lui Dumnezeu, sunt șeful mecanic, avem o problemă foarte urgentă și trebuie anunțată compania! Cine îți permite să stai cu ușa încuiată, marinarule? Care regulament îți dă voie să nu răspunzi la solicitări, când e vorba de siguranța navei?

Cu lacrimi de furie neputincioasă, scrâșnet de măsele, Caesar a apărut în cadru, cu galoanele de comandant peste pijama, un stick fărâmat în mână, dar mândru, orgolios.

– Cine îți permite ție să mă deranjezi pe mine la ora asta? Tu știi cine sunt eu?

– De ce nu răspunzi la telefon? Vrei să dăm alarmă generală? Muncim de trei zile și nopți la motor, nu frecăm menta la cârciumi cu curvele! Trebuie să trimitem un telex imediat, iar regulamentele spun că trebuie semnat de comandantul navei, indiferent care o fi ăla, din păcate, așa că fă-ți datoria! Motorul principal nu poate funcționa decât cu turație redusă, până la repararea și centrarea rotorului turbosuflantei. Cu mijloacele bordului nu avem cum rezolva chestia asta. Compania știe de ce. Acesta este motivul pentru care te-am deranjat, tovarășe Superman! Pe tata nu puteam, Domnul să-l ierte, sunt convins că ar fi răspuns mai repede!

– Pentru fleacul acesta îmi întrerupi cele mai importante activități? Tu nu vezi că mănânc bătaie, lucru absolut incalificabil?

Stupefiați amândoi, Caesar cu ochii pe aparatul din care ieșea fum, iar șeful cu mâinile în cap, smulgându-și părul, au constatat că vorbeau limbi diferite. Primul a rămas încremenit cu hârtia primită între degete, ferm convins că a paralizat de nervi, iar al doilea s-a năpustit pe scări în aceeași stare. A apărut al treilea, secundul, cu un extingtor în mâini, stăpânindu-și cu greu râsul.

– Ți-am ordonat să preiei toate cazurile în lipsa mea! V-ați schimbat la cap cu toții? Trebuie să răspund personal tuturor slugilor navei? Vă dezvăț, vă civilizez!

Odată cu provizia firavă, ca de obicei, a fost adusă o ladă fragilă din plastic și mai multe cutii, pachete, toate marcate CFLMC. Marinarii le-au transportat grijulii în sufrageria comandantului, sub directă supraveghere a acestuia. Caesar a dispărut imediat împreună cu agentul. S-au plimbat toată noaptea foarte preocupați de soarta motorului principal. Cu doi dolari pe zi, a calculat Moș Martagon.

Extras din cartea **Fuga în Bush**

Constantin SIBINESCU

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