



"MATELOT"



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

Nr. 6 / 24 Iunie 2007

Se distribuie gratuit

Colegiul de redacție al acestui număr:
Florin Gusman, Nicu Stănciulescu, Florin Oprea,
Mihai Lucian Căciuleanu, Iosif Stanomir, Ilarion Barbu

LUCIUL APEI

Dacă până în anul 1989 agrementul nautic era considerat de către consilierii militari sau politici ai guvernului "o **posibilă formă de evadare din sistem**" fapt demonstrat de legislația restrictivă puinitivă din domeniu, în perioada care a trecut până acum, viața a demonstrat nu numai faptul că "**tot românul este poet**" dar și năzuința lui de a călătorii sau de a parcurge suprafețe întinse, frumoase, liniștite sau tumultuoase de ape.

Unde să-ți petreci orele libere (weekend-ul sau vacanța) ?, dacă la munte, la mare sau ori unde ai încerca să te distrezi, mirosurile grătarelor sau decibelii ți-ar forța simțul olfactiv sau auzul punându-ți la grea încercare nervii iar într-un final ai fi nevoit să evacuezi rapid zona.

Consider că singura suprafață primitoare (dar nu întotdeauna) a fost luciul apei.

Pentru acest lucru, cu o rată de intrare de circa 10 ambarcațiuni de lux și 200 ambarcațiuni de agrement pe an, "flotila" de agrement s-a mărit ajungând acum la o acoperire interesantă a teritoriului, acțiune care până în 1989 nu a fost posibilă.

Viața trece și lucrurile evoluează, iar ca rezultat, la această oră avem câteva cifre interesante legate de agrementul nautic: posesori de certificate capacitate clasele B (cumulate) 8.100 persoane iar ambarcațiuni de agrement înmatriculate 13.246.

Toate acestea demonstrează că agrementul nautic, ca pasiune, în România a prins, iar acum unul din o mie de români, sunt interesați de obținerea unui "certificat" de conducător ambarcațiune cu motor.

Deși, dacă ne reamintim, mai bine de 100 mii de locuitori și-au câștigat existența, într-un fel sau altul, dintr-o meserie dedicată navelor sau navigației, meserii care au un declin fantastic în România contemporană.

D`ale legislației * CHESTII pentru ÎNCEPĂTORI

Considerăm că o primă noțiune care trebuie lămurită este aceea care definește ambarcațiunea de agrement.

Conform O.M.L.P.T.L. 417 / 20.03.2002 o **ambarcațiune de agrement este orice ambarcațiune cu motor și/sau vele, indiferent de tip și modul de propulsie, al cărei corp are o lungime de cel mult 24 m și care este utilizată exclusiv pentru agrement.** Același ordin ne lămurește ce înseamnă activitatea de agrement – **activitatea de transport naval efectuată în interes propriu de către persoane fizice în scopuri de agrement.**

Ei bine, O.M. 417 nu ne lămurește ce înseamnă agrement, dar în DEX este definit așa: **Petrecere plăcută a timpului; divertisment; distracție.**

Dar dacă conform DEX-ului înlocuim cuvântul agrement cu distracție (de exemplu) enunțul va suna cam așa: **o ambarcațiune de distracție este orice ambarcațiune cu motor.....care este utilizată exclusiv pentru distracție sau activitatea de distracție - activitatea de transport naval efectuată în interes propriu de către persoane fizice în scopuri de distracție.**

Mulțumim sensului adânc promovat de către legiuitor pentru agrement, dar scuzați-ne ne distrăm.

21.06.2007

Florin GUSMAN



Încălzirea globală datorată activității umane - o certitudine ?

De aproape 50 de ani, încălzirea globală a fost în atenția cercetătorilor, dar până în prezent nu s-au luat măsuri semnificative pentru diminuarea acestui fenomen.

Oamenii de știință au îmbrățișat până de curând ideea că fenomenul încălzirii globale va cauza schimbări majore și probleme acute în lume, într-o perioadă cuprinsă între 50 și 100 de ani și că atunci efectele vor fi resimțite.

Conform măsurătorilor, cercetătorii au constatat faptul că în atmosfera terestră concentrația medie a dioxidului de carbon înaintea erei industriale se situa la nivelul de 280 ppm (părți pe million).

Astăzi, ea a ajuns la aproximativ 380 ppm, ceea ce înseamnă o creștere de cca. 100 ppm.

Pentru o stabilizare a concentrației de dioxid de carbon (în continuă creștere) la un nivel dublu față de era preindustrială (550 ppm) este nevoie de o reducere la jumătate a emisiilor actuale de CO₂, în condițiile în care temperatura medie globală va crește cu "doar" 3°C.

În urma unor analize recente, s-a dovedit că această creștere se datorează aproape în întregime utilizării combustibililor fosili în scopul producerii de energie (iar restul provine în mare măsură din defrișarea pădurilor în special a celor tropicale, ceea ce duce în cele din urmă la eliberarea carbonului blocat în biomasă).

O altă cauză o constituie creșterea constantă a nevoilor de energie ale omenirii care au urcat cu 15% doar în primii 5-6 ani scurși de la începutul secolului XXI, creșterea estimată până în 2030 fiind de cel puțin 60%.

Din punct de vedere meteorologic, specialiștii afirmă că până la sfârșitul secolului, temperatura globală va crește cu până la 4 grade, ceea ce va determina o creștere a nivelului oceanelor cu până la 30 de centimetri.

După cum se și poate observa, Europa se confruntă cu fenomene extreme record: în timp ce Spania și Portugalia au suferit cea mai grea secetă din istorie, spre est, în Elveția, Germania, Austria, Ungaria, România sau Bulgaria s-au înregistrat mai multe valuri de inundații. Pe bătrânul continent verile vor fi mai călduroase și mai uscate iar iernile mai blânde cu umiditate scăzută, ceea ce va duce la creșterea suprafețelor de terenuri aride, incendii de păduri, fenomene meteo imprevizibile (tornade, furtuni violente, precipitații foarte abundente într-un interval de timp scurt, s.a.).

În ultimii 15-20 de ani extremele meteorologice par să fi devenit mai mult decât simple excepții. Cei mai fierbinți 10 ani din istorie au fost înregistrați în ultimii 14 ani. Vara excepțional de caldă a anului 2003 ar fi provocat moartea a aproximativ 35.000 de persoane.

Conform Serviciului britanic de meteorologie. "Anul 1998 a fost cel mai călduros înregistrat vreodată, 2005 pare să fie al doilea". După excepția anului 1998, cei mai calduși ani (în ordine descrescătoare a valorilor temperaturilor) au fost 2005, 2002, 2003, 2004 și 2001.

Tendința înregistrată în acești ultimi ani sporește îngrijorările multor oameni de știință că planeta se "încinge" și că activitățile umane, în special activitățile din industrie care generează așa-numitele "gaze cu efect de seră", ar juca un rol important în încălzirea globală. Europa s-a confruntat în vara trecută cu fenomene extreme record: în timp ce Spania și Portugalia au suferit cea mai grea secetă din istorie, mai la est, în Germania, Elveția, Austria, România sau Bulgaria s-au înregistrat mai multe valuri de ploi torențiale însoțite de inundații.

Un studiu internațional dat publicității în Statele Unite arată că Bazinul mediteranean și regiunile alpine vor fi zonele cele mai afectate, pe continentul european, de încălzirea climatică în secolul XXI. "Consecințele se vor traduce prin secetă, incendii de pădure, o deplasare către nord a varietăților tradiționale de arbori și pierderi de terenuri agricole", au adăugat specialiștii care au efectuat respectivul studiu. Potrivit scenariului lor, între 14 și 38 % din populația mediteraneană va trăi în zone cu penurie de apă.

Ce e de făcut ?

În data de 10 ianuarie 2006 Comisia Europeană a propus un plan de **reducere a emisiilor gazelor cu efect de seră cu 20% până în 2020**. Deputații europeni au cerut reducerea acestor emisii cu 30%. O altă rezoluție asupra schimbărilor climatice cere ca **energia refolosibilă să reprezinte 25% din energia totală până în 2020**. Astfel, obiectivul Uniunii Europene **pentru anul 2020 este scăderea emisiilor de dioxid de carbon cu 500 de milioane de tone**.

Economiile țărilor industrializate trebuie să găsească forme alternative de energie dacă vor să reducă emisiile de bioxid de carbon. Deputații europeni au propunerii diverse despre formele de energie:

- Anne Laperrouze (ALDE, Franța) a cerut în timpul dezbaterii ca : *"eficiența energetică și folosirea biocarburanților și a energiei refolosibile să fie promovate prin măsuri fiscale"*.

-Herbert Reul (PPE-DE Germania) a întrebat: *"de ce nu ne gândim serios la altă alternativă, care ar putea să ne furnizeze 70% din producția de energie fără emisii de bioxid de carbon - energia nucleară?"*, pe când Matthias Groote (PSE, Germania) a spus că *"în politica schimbării climei, expresia << timpul înseamnă bani >> are alt sens"*.

Ministrul german al mediului, Gabriel Sigmur, a spus că : *"dacă vom continua să consumăm la fel de multă energie, în 50 de ani vom avea nevoie de a doua planetă"*.

Agenția meteorologică a Japoniei a dat publicității un raport în care avertizează că în următorul secol și arhipelagul nipon se va confrunta cu o creștere de 2-3°C a temperaturii medii. Japonia trebuie să facă eforturi pentru reducerea emisiilor de CO₂ - care generează efectul de seră - pentru a preveni noi creșteri ale temperaturilor medii.

Coform Agenției Reuters, Comisia Europeană a prezentat un nou set de propunerii privind companiile petroliere, care vizează **reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate din activitățile de producție, rafinare, transport și ardere a combustibililor**. Potrivit noilor reglementări privind calitatea combustibililor, **conținutul de sulf din motorină va fi limitat la zece părți pe milion începând din 2009**. Totodată, Comisia Europeană susține **utilizarea unui amestec petrolier cu conținut de până la 10% etanol**, în încercarea de a promova consumul de biocombustibili.

De asemenea, Comisia a propus **standarde mai stricte privind calitatea motorinei comercializată în blocul celor 27 de state europene**.

Dar, chiar dacă există indicii și se susține ideea că încălzirea globală este cauzată de oameni, se referă totuși la o perioadă încă prea scurtă pentru a oferi o dovadă definitivă. De exemplu : se știe că acum 55 de milioane de ani a survenit o încălzire globală dramatică și bruscă, care evident că nu a avut nici o legătură cu activitatea umană.

NAVIGAȚIA PE BEGA- O PERSPECTIVĂ ÎN VIITOR ?

Pentru locuitorii orașului Timișoara și din zonele limitrofe, canalul Bega, care traversează orașul, a constituit un factor important în dezvoltarea economică a zonei datorită activității de navigație desfășurată pe acest canal, cu acces direct la Magistrala Transeuropeană de Navigație Dunăre-Main-Rhin.

În prezent, navigația pe canalul Bega nu este posibilă decât pe anumite segmente, datorită stării tehnice, de dotare și organizatorice precare, atât a tronsonului navigabil de pe teritoriul românesc, cât și a celui de pe teritoriul sârbesc.

Cu toate aceste impedimente, pe canalul Bega se navighează, atunci când cotele apelor sunt favorabile, existând nave care efectuează curse în scopuri de agrement.

Principalele deficiențe care împiedică navigația pe tronsonul românesc sunt defecțiunile tehnice ale ecluzei de la Sânmihaiu Român, starea avansată de degradare a pragului Costei, colmatarea canalului navigabil, starea improprie a aparatoarelor de maluri pe anumite tronsoane, lipsa dotărilor tehnice și tehnologice a utilajelor și echipamentelor specifice, precum și a unui sistem de semnalizare și a unui sistem informațional în trafic.



Principalul impediment în desfășurarea traficului pe canalul Bega l-a constituit sistemul de irigații pus în funcțiune înainte de 1989.

Reluarea navigației pe canalul Bega ar constitui o alternativă economică pentru transportul de mărfuri, în principal a produselor de mare volum și mică perisabilitate sau a celor rezultate din agricultură.

Prin realizarea conexiunii navigabile cu fluviul Dunărea, este posibil accesul direct al zonei la coridorul de transport Dunăre-Main-Rhin, care traversează Europa Centrală și de Vest, asigurând legătura Timișoarei cu toate porturile situate pe fluviu și deținerea unei ponderi însemnate în derularea unei activități economice pe această cale de navigație.

De asemenea această legătură a canalului Bega cu fluviul Dunărea ar consolida poziția de centru economic și social de prim ordin pe care orașul Timișoara îl are în zonă, asigurându-i o alternativă de transport ieftin, în condiții de siguranță sporită, precum și un consum redus de energie primară pe tona de marfă transportată.

S-a dovedit că, redeschiderea navigației pe canalul Bega, ar însemna scurta distanțelor către porturile românești de la Dunăre și Marea Neagră, sau spre țările din Uniunea Europeană, riverane fluviului Dunărea.

Pentru a stabili oportunitatea reluării navigației pe canalul Bega, au fost întocmite între anii 1990-1992 studii care să cuantifice traficul ce ar urma să se deruleze pe această cale navigabilă. Astfel, au fost inițiate demersuri în vederea asigurării suportului financiar, necesar întocmirii unui studiu de fezabilitate privind reluarea navigației pe canalul Bega, bazat pe elemente care să îi asigure flexibilitatea, adică transporturi de mărfuri ce deserveșc comerțul internațional, transporturi de mărfuri cu nave românești ce deserveșc necesitățile canalelor de pe teritoriul sârbesc, pentru transportul de agrement și turism.

Redeschiderea navigației pe canalul Bega impune în principal efectuarea lucrărilor necesare de adâncire și lărgire a canalului navigabil, în vederea asigurării adâncimii minime de navigație, precum și amenajarea portului Timișoara.

Pe de altă parte, această lucrare de mare complexitate, care influențează direct regimul scurgerii pe canalul Bega, este integrată ca un obiectiv de interes comun al sistemului de gospodărire a apelor râurilor Timiș-Bega și, supusă prevederilor acordului hidrotehnic și regulamentului de apărare împotriva inundațiilor, la care sunt parte România și Serbia.

Carențele în reabilitarea acestui sistem s-au dovedit nefaste în contextul inundațiilor din aprilie-mai 2005. Studiile întreprinse au mai arătat că reluarea navigației pe canalul Bega și amenajarea portului Timișoara, necesită investiții relativ reduse, evaluate la aproximativ 30 milioane USD.

Întrucât artera de navigație Bega-Tisa-Dunăre nu se află în întregime pe teritoriul României, punerea în deplină valoare a canalului și a portului Timișoara, necesită colaborarea și cooperarea, în primul rând sub aspect juridic dar și tehnic cu vecinii din Serbia, acest proiect putând deveni un proiect-pilot economic cu posibilitatea organizării unei zone de "Port liber".

Pentru ca acest proiect să devină o realitate este nevoie de investiții din partea întreprinzătorilor din zona limitrofă orașului Timișoara, și nu numai, astfel încât această zonă de vest și sud-vest a țării să devină o placă turnantă în derularea unei activități economice fluviale prin portul Timișoara, cu costuri mici și profitabile.

Bibliografie: 1. Marlen Negrescu, Dan Pura-Navigația pe Bega: secvențe istorice.

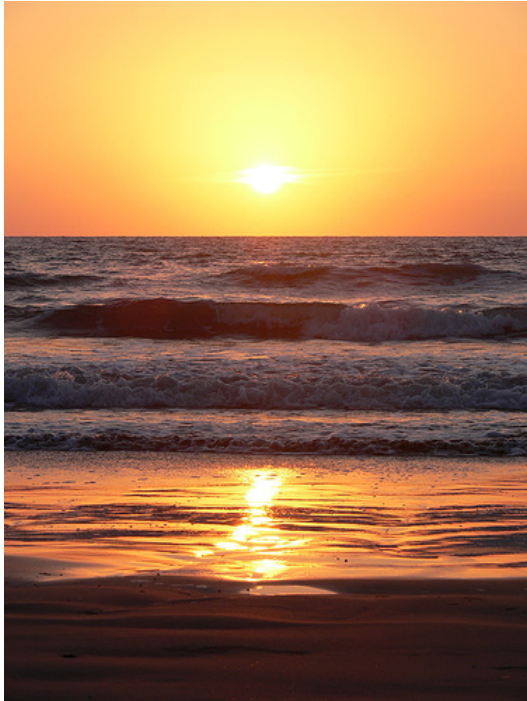
Lumina este totul

De unde vine lumina ? este o întrebare care ne frământă pe fiecare în parte, de foarte multă vreme chiar dacă acest lucru îl recunoaștem sau nu dar care ne urmărește constant sau trecător.

Se spune despre **lumină** că **este proprietatea privată a credincioșilor** ea fiind tratată în vechiul testament în versetele din evangheliile după Matei, Marcu și Ioan. **Noul Testament este declarat a fi o mărturie despre lumina întrupată în Domnul.** Tot în noul testament prin cuvintele Sfântului Vasile cel Mare desprindem care este diferența dintre lumina de la început (din prima zi) respectiv cea spirituală și lumina din ziua a patra, cea purtată de către corpurile astrale și transmisă nouă.

Alte religii consideră că: **OMUL nu are doar doi ochi, ci trei. Cu ei percepe trei lumini: ochiul trupesc pentru lumina fizică, ochiul minții pentru lumina rațională și ochiul harului pentru lumina divină. Cine vede cu ochiul acesta din urmă are acces la ADEVĂR.**

Filosofii și oamenii de știință nu contestă pretențiile credincioșilor dar au punctele lor de vedere în privința luminii. Ei consideră **lumina cea mai subtilă dintre substanțe**, ea unindu-se intim cu celelalte elemente ale lumii. Tot ei consideră lumina ca izvor de sănătate pe această temă existând și maxima: **Acolo unde nu intră lumina intră doctorul.** Printre cele mai subtile cugetări ale lor se numără și maniera în care se poate prezenta lumina: **În ochii unui tânăr strălucește o FLACARĂ, în ochii unui bătrân strălucește LUMINA** sau alegoria trioletului lumină



viață, și inimă: **Dacă lumina este prima dragoste a vieții, dragostea nu este lumina inimii ?** Tot ei remarcau că **este o pierdere de timp să vorbești unui orb despre lumină** deși, dacă gândim pragmatic **este adevărată remarca numai pentru cei care s-au născut orbi.**

Dacă ne amintim de trecut se pare că ea venea numai de la Soare, lună, stele și fulgere. Când din întâmplare omul a descoperit focul de la fulgere, și cel produs de pietre dure (cremene) el a fost folosit nu numai pentru a lumina dar și pentru a pregăti hrana.

Figurativ lumina venea în trecut prin secolul XVIII – XIX de la iluminați care aveau ca țel perfecționarea morală pentru ca mai târziu dacă ne apropiem de timpurile noastre, respectiv secolul XIX, deceniul 5, ea venea și vine și acum de la răsărit nu numai la propriu (cum a venit întotdeauna) dar și figurativ (ideologic).

Nu este activitate sau meserie care să nu se bazeze pe lumină, astfel **capacitatea de exprimare a arhitecturii mizează pe efectul și prezența luminii.** S-a demonstrat că **lumina puternică accentuează contrastele** întunecând umbrele și făcând să strălucească zonele luminate. Locuința fiecăruia dintre noi este necesar să se situeze în lumină.

Mare preț pun pe lumină bresle cum ar fi a: transportatorilor (marinarii, aviatorii, șoferii ș.a.) medicilor, arhitecților, cineaștilor, fotografilor și fizicienilor.

Pentru navigatori, indiferent care sunt ei (beduini, marinari, aviatori sau cosmonauți), undeva pe bolta cerească, strălucește Steaua Polară.

Dar dacă stăm mai bine și cugetăm, ne vin în minte tot soiul de amintiri legate de acest aspect, de exemplu:

-uneori lumina vine de la filamentul tubului cinescop care ne inundă încăperea cu lumină sau întuneric, cu **multe informații din care majoritatea false** și prin care cei care le urmăresc sunt manipulați;

-poate veni și de la frigiderul căruia i-ai deschis ușa **după ce ai urmărit un buletin de știri** pe vreun post TV iar după ce îi contempli câteva clipe goliciunea sau conținutul îți dai seama că **ceva nu este în regulă cu tine** sau cu informațiile tocmai vizionate;

-poate veni uneori și de la unele ziare, dar numai după ce citindu-le le-ai dat foc;

-pe o stradă întunecată ea vine de la farurile unei mașini pe care nu ai băgat-o în seamă și care tocmai a frânat brutal lângă tine pentru a nu te trece în întuneric (neființă);

-tot pe o astfel de stradă ea vine de la lanterna jandarmului sau polițistului care-ți cere actele pentru un control de rutină;

Pentru fumători poate veni de la trecătorul pe care l-ai oprit cerându-i un foc să-ți aprinzi țigarea și care plin de bunăvoință dar având bricheta defectă, îți dă un foc care-ți poate cuprinde fața dacă nu te ferești.

Pentru gospodari poate veni de la ușa vreunui beci în care au intrat după ceva de ale gurii, pe care apoi o deschid să iasă iar beciul este inundat de lumina de afară.

Pentru credincioși ea poate veni de la lumânarea pe care o aprinzi când intri în naosul bisericii ca să te rogi sau poate de la lumânarea aprinsă la capul unui creștin care își dă duhul.

Dar o lumânare o poți aprinde și atunci când se întrerupe curentul și nu ai la îndemână o lanternă sau o lampă cu gaz.

Deci practic ea poate veni de oriunde, dar cu siguranță ea nu poate veni de la capătul tunelului (cu anul începerii construcției 1989), pe care nu l-am terminat încă de construit, care are o lungime considerabilă iar prin porțiunea construită sălășuiesc tot soiul de aurolaci.

Florin GUSMAN

Drăgaica (Sânzienele)

Este un ritual de origine agrară, practicat la **24 iunie** care vizează prosperitatea și protecția culturilor, mai ales de cereale. Această sărbătoare coincide cu sărbătoarea creștină a Nașterii Sf. Ioan Botezătorul.



Sfântul Ioan Botezătorul

„Sfântul Ioan Botezătorul - cel care a descoperit lumii - după semnul ce i s-a dat de sus - că Iisus Hristos este Fiul lui Dumnezeu, Mesia cel așteptat de întreaga lume pentru a o mântui.

Venit în lume ca dar al lui Dumnezeu pentru Zaharia și Elisabeta - părinții săi - Ioan se retrage de tânăr din lume, făcând mai întâi parte din gruparea esenienilor de la Qumran, iar mai apoi predicând schimbarea vieții prin întoarcerea la Dumnezeu, pentru o viață nouă pe care o va aduce Mesia. Pocăința e punctul central al predicii sale de pe malurile Iordanului. Adevărat înger în trup - așa cum este prezentat și în icoanele noastre - Sfântul Ioan Botezătorul nu pregeta a muștra pe oricine se abate de la ascultarea față de Dumnezeu, fapt ce duce la uciderea sa, în temnița din Maherus, din porunca regelui Irod Antipa - prin intrigile Irodiadei și ale fiicei sale, Salomeea. "

Extras din Buletin Ortodox Românesc- An V, nr. 173, 20-26.06. 2005

Acest obicei s-a născut cu mii de ani în urma dintr-un străvechi cult al Soarelui (aprinderea unei torțe de către flăcai, torță numită „făclia de Sânziene”), iar de pe vremea geto-dacilor, Sîntienele au intrat în folclorul mitologic sub numele de Sânziene, Frumose, Minunate, Drăgaice etc. Principele Dimitrie Cantemir prezintă în lucrarea sa *"Descriptio Moldaviae"*: Drăgaica care reprezintă *"un ceremonial al tinerelor fete, practicat atunci când semănăturile începeau a se coace"*. Fetele țăranilor din satele apropiate se adunau și o alegeau pe cea mai frumoasă dintre ele, numind-o Drăgaica.

Sărbătoarea era o invocare a fertilității de către un grup de fete, ritual cu care se terminau obiceiurile agrare din perioada când se coceau roadele pământului, în special grâul. În popor se spune că fetele care vor să se mărite repede trebuie să se spele cu rouă, tăvălindu-se în zorii zilei de 24 iunie prin iarba. Femeile măritate pot face și ele acest ritual, ca să fie iubite tot anul de soț și să aibă copii frumoși și sănătoși. Totdeauna, Drăgaica poartă pe cap o bogată cunună de spice (cununa de sânziene purtată în timpul dansului său nupțial), simbol al recoltelor bogate. Drăgaicele au puterea să ferească culturile de foc. Tradițiile populare rămase mărturie peste secole, precizează că Drăgaicele sunt investite cu puteri magice și, datorită lor, cununile de sânziene se pun la ferestre, la porți, sau se poartă la brâu, ori se aruncă pe casă iar dacă rămân acolo e semn bun, alungă duhurile necurate. Copiii sunt stropiți cu apă adusă în zori de la fântână, pentru a crește sănătoși. Se spune că Drăgaica face ca fructele să se coacă mai repede, ferindu-le de stricăciuni și putrezire.

Nicu STĂNCIULESCU

Cugetări,

- *Iubiți-i pe dușmanii voștri, binecuvântați-i pe cei care vă blestemă, faceți bine celor care vă urăsc și rugați-vă pentru cei care vă asupresc și vă prigonesc.*
- *Psihiatrii zic că una dintre patru persoane are o deficiență mintală. Dacă ești cu încă trei amici și nu ai observat nimic ciudat la ei, atunci...cel cu probleme ești tu !!!*

Victor, blugii și arabul

Pregătirile pentru voiajul nr. 57 al cargoului FELEAC sunt pe terminate. Se încarcă ultimele cantități de marfă (hârtie role pentru Karachi) în magaziiile navei iar cambuza înghite cantități apreciabile de alimente.

Apa minerală, în tradiționalele navete de scândură este aranjată cu grijă la puntea bărcilor. Va fi binevenită pentru voiajul de Sud.

Timonierul din scară mă cheamă jos la cabina vardiei.

Las deoparte mulțimea de hărți puse în ordine în sertarul mesei de lucru din comandă (pe care le mai verificam o dată înainte de plecare) și vin să văd ce dorește Eugen, timonierul.

Dau cu ochii de un tinerel, cu câțiva ani mai mic decât mine, înalt, subțirel, cu ochii albaștrii, frumos conturați, părul lung, castaniu și care, pe un ton plictisit îmi cere să-l conduc la comandant.

Cum în flotă era boală generală cu dusul la comandant (inclusiv domniile barcagii sau nutriile - cum le spuneam echipelor de legători de parâme), se cereau la comandant ca să le dea...., spre a nu-l deranja pe „jupân” pentru cine știe ce lucru minor, îl întreb motivul prezenței la bord.

Mă privește mirat, apoi pe un ton „condescendent” îmi explică: că este noul ofițer telegrafist și a venit să discute cu comandantul, să vadă dacă-i convine „tipul” și apoi dacă totul e O.K., va merge cu noi în voiaj.

Mă lămuresc imediat: puștan, pilos (căci a fost repartizat chiar la plecare), talente cât cuprinde, experiență - judecând după vârstă - ioc!

Îl conduc la Jupân și îmi văd de treabă. După amiază dă și comandantul un tur prin careu și, din vorbă în vorbă, ajungem la noul telegrafist, Victor. Băiat de șefă de local din Mamaia, este de fapt telegrafist stagiar, crescut în puf la mama acasă, cu de toate, a prins o intrare hotărâtă la NAVROM, și este îmbarcat în mod excepțional înainte de armată.

Vine și momentul plecării, mola prova, mola pupa, liberă elicea, liber peste tot și iată-ne trecând printre faruri.

În lungile ore de taifas de pe comandă din cartul de mare liberă Victoraș, se arată a fi un izvor nesecat de cunoștințe marinărești.

Un adevărat mercurial al blugilor, cafelei, țigărilor, plin de rețete despre cum să dai lovitură și un mare cuceritor. La o comparație sumară a cuceririlor făcute la cei 20 de ani neîmpliniți reieșea că și-a început cariera de răsfățat al fetelor din Constanța, încă de la grupa mare. Ajungem la Port Said și la bord se urcă echipa care montează proiectorul de Suez, care urmează a rămâne la bord până tranzitam Canalul.

După ce montează imensul proiector, cei 4 arabi își întind fiecare pe câte o pătură ceasuri, tacâmuri frumos , celebrele coperti pentru carnetul de marinar din piele de cămilă și alte mărunțisuri ce țin de mica lor afacere.

Victoraș, se plimbă printre exponate îmbrăcat frumos, elegant, în blugi bufanți, cu trei rânduri de pense, tricou alb și adidași.

Se uită plictisit la marfă și pufnește disprețuitor.

Unul dintre arabi îl privește insistent și într-un mod mai deosebit.

- Drăguț băiat!
- Așa este.
- Marconi (Telegrafist), răspund.
- Frumos băiat. Lady boy, oftează arabul.
- Nu e Lady boy, e radio officer.
- Frumos băiat oftează din nou arabul.

Deodată dracul mă împinge cu furca. Într-o fracțiune de secundă am planul înaintea ochilor.

- Ți place de el ? Se pare că e prieten bun cu comandantul, îl ispitesc.
- Păi la cât de bine arată, te cred.
- Dacă vrei îți aranjez să discutați împreună undeva mai retras, la el în cabină, de exemplu.
- Vreau, cum să nu, dar să nu fie scump.

Cred că maxim 50 \$ și se poate aranja.

Arabul este mulțumit și încuviințează nerăbdător. Mă duc la Victoraș și îi explic cum că arabul a pus ochii pe blugii lui cu trei rânduri de pense, ultima modă din Mamaia și că îi oferă 50 \$ pe ei.

- Ești nebun ? Cum dracu să dea 50 \$ pe o pereche de blugi ?



Cargou cu un deplasament de 8750 tdw.

Lungimea navei : 130,86 m

Lățimea navei : 17,70 m

- Dacă-i fraier ?! Poate că e un model mai deosebit care nu se găsește la ei. Mie așa mi-a zis, îți dă 50\$.
- Fac cinste! Zice Victoraș atras de perspectiva unei afaceri profitabile.
- Uite cum facem. Te duci acum la tine în cabină. Arabul vine după tine, îi iei înainte cei 50 \$ (ca să nu se răzgândească), apoi dai jos blugii și gata !

Victoraș, e încântat. Arabului îi explic: Lady boy se duce în cabină, tu te duci după el, îi dai 50 \$ și pe urmă e treaba voastră.

- Victore, să lași ușa la cârlig (întredeschisă), dacă nu te înțelegi cu arabul, mă strigi, sunt pe aproape, mai apuc să-i spun.

Zis și făcut.

Se duce Victoraș în cabină împreună cu arabul. Potrivește ușa la cârlig, arabul scoate 50 \$ și îi pune pe masă. Victor scoate pantalonii și îi întinde arabului. Acesta îi ia mirat, îi așează pe canapea, și-l cuprinde tandru în brațe pe Lady boy.

A urmat o scenă de neuitat cu Victoraș topăind prin cabină în chiloți și cu arabul după el, în timp ce de partea cealaltă a ușii, jumătate de vapor se tăvălea de răs.

Până la întoarcerea în țară, Lady boy (căci așa i-a rămas numele) nu a mai vorbit cu mine.

Mai 2007

Florin OPREA

"AMINTIRI DIN CANARE" (4) "Rău de mare"

Când m-am angajat la Întreprinderea de Pescuit Oceanic din Tulcea, ultima formalitate a constituit-o "*proba de mare*".

După "*radiograma*" primită acasă, în București, pe la mijloc de iunie : "*Prezentatzi de urgentă I.P.O. Tulcea la data de... ora 7,00 pentru proba de mare*", iată-mă pe nava rapidă de pasageri îndreptându-mă spre Sulina.

Cum am aflat pe parcurs, pentru desfășurarea "*probei de mare*" se alegea special o zi în care marea era agitată. Concurenții erau ambarcați, în grupuri, pe o navă ușoară și scoși pentru 2-3 ore, în larg, pentru a vedea cine suferă și cine nu de rău de mare - fapt care condiționa îmbarcarea pe navele de pescuit oceanic.

În aceste condiții, ar părea imposibil ca pe trawlere, în largul Atlanticului, să apară cazuri de rău de mare și totuși, când am ieșit în larg cu "*Delta Dunării*", am avut surprize.

Așa cum știu toți cei care 1-au străbătut, Atlanticul este aproape tot timpul "*zbârlit*" primăvara și toamna. Mergeam spre sud, cu vânt din pupa, întâmpinați de valuri lungi și relativ domoale dar totuși, după numai 2-3 zile, au apărut primii "*bolnavi*" de rău de mare.

Punând asta pe seama "*lipsei de obișnuință*", doctorul, de bună credință, s-a ocupat de fiecare în parte, administrându-le antivomitiv și cuvinte de îmbărbătare. Ba mai mult, cei înregistrați la cabinetul medical că suferă de rău de mare au fost scutiți temporar de eforturi fizice, în orele când ruliul și tangajul erau mai puternice. Cu toate acestea, numărul cazurilor de rău de mare din "*Prelucrare*", în loc să scadă, creștea.

Compartimentul "*Prelucrare*" de pe trawlere, unde se sorta peștele pe soiuri și mărimi și apoi se congela, reprezenta, în ce privește personalul, un adevărat mozaic. Aici se întâlneau oameni de cele mai diferite vârste și profesii, aparent fără nimic comun, plecați pe ocean "*să facă bani*". Pe "*Delta Dunării*", una din cele mai pitorești figuri, care "*suferea*" cel mai tare de "*rău de mare*", era un popă răspopit - după ce a fost prins în altar "*spovedind*" de zor o tânără enoriașă.

În zona de pescuit "*West Africa*" viața pe trawlere era destul de monotonă. Navele urcau de-a lungul țărmlui african spre nord, până spre Cap Bojador și, în raport de bancurile de pește semnalate de sonda de cercetare, virau spre sud și lansau plasele.

Mergeau astfel un timp spre sud, până la virarea plasei, după care o porneau din nou spre nord ca să ocupe poziția de lansare. Și așa treceau zile și săptămâni în șir. Legat de cele povestite, în cadrul deplasărilor navei se disting două aspecte: când nava mergea spre nord, cu vântul și valul din prova, ruliul și tangajul se simțeau din plin, în timp ce deplasându-se spre sud, cu vânt din spate și ținută de pupa de cele două vaiere (cabluri) care trăgeau plasa, nava aproape că nu avea ruliul și tangaj.

Tocmai asta n-a înțeles "*popa*" al nostru, împreună cu acoliții săi întru "*rău de mare*" și "*suferintele*" îi apucau cel mai tare când nava mergea spre sud. Se apropia virarea traulului și în "*Prelucrare*" urma să fie de lucru. Ori "*bolnavii*" erau scutiți de doctor.

Acest lucru a fost observat la un moment dat de șeful de tură, care, împreună cu nostromul, i-au povestit doctorului și au propus un test pentru "*bolnavi*".

Cei care au fost pe trawlere știu că "proba de mare" se încheia întotdeauna cu un pahar de coniac. Dacă cineva care știa sau bănuia că are rău de mare, lua înaintea de probă pastile antivomitivă sau reușea în vreun fel să se abțină în timpul probei, simpla inhalare a mirosului de coniac îi provoca instantaneu un acces violent de vomă și era descoperit, pierzând examenul.

Ori tocmai asta a propus nostromul: toți cei de pe lista "bolnavilor de rău de mare" să fie supuși testului cu coniac.

A doua zi, cu aprobarea Comandantului navei, la cabinetul medical s-a organizat - în prezența secundului, a nostromului și a celor doi șefi de tură de la "Prelucrare", "testul coniacului". Cabinetul medical avea două uși, una spre punte și una spre un coridor interior, în dreptul căreia stătea nostromul. "Bolnavii", cam neliniștiți de aceste pregătiri, au fost înșirați pe punte și a început testul. Nu mai țin minte câți erau, dar erau mulți - vreo 12 sau 15 - cei care așteptau la ușă. Chemați câte unul în cabinet, doctorul, după două-trei vorbe despre sănătate, le întindea un pahar de coniac.

Văzând sticla pe masă și mai multe pahare pline, chiar dacă pe unii i-a mirat invitația, marea majoritate nu și-au dat seama de la început ce se întâmplă.

Cei care dădeau paharul peste cap, erau urmăriți câteva minute cu privirea, după care erau scoși în coridor de nostrom. Cu câteva vorbe adecvate, desigur, din care "Chiulăul dracului!" erau cele mai nevinovate.

Din toți, doar trei n-au rezistat testului, repezindu-se la găleata, anume pregătită în cabinet. Restul, inclusiv "sfinția sa" s-au dovedit, după cum era de așteptat, simulați și au fost trimiși înapoi la "Prelucrare", cu câteva recomandări și promisiuni foarte convingătoare din partea secundului.

Probabil, în timp, s-a dus vestea și pe alte nave despre "testul coniacului", pentru că n-am mai auzit despre "epidemia de rău de mare". Cei trei, care sufereau într-adevăr de rău de mare și Dumnezeu știe cum au trecut de proba de mare, au fost trimiși în țară și debarcați definitiv de pe trawlere.

Mihai Lucian CĂCIULEANU

Of. Electrician



Superlativetele DELTEI DUNĂRII, în zece puncte

Ilarion BARBU - 20.03.2007

1. Cea mai tânără unitate de relief din România S= 5.640 Kmp.
2. Cea mai compactă suprafață stuficolă S= 240.000 ha.
3. Cele mai întinse dune de nisip de pe teritoriul României S=20.000 ha.
4. Cel mai mare grund fluvio-maritim : Letea S=17.000 ha.
5. Cel mai mare lac din țară : Razelm (Razim) S=415 Kmp.
6. Cea mai joasă altitudine din România : Sulina 3,5 m.
7. Cea mai întinsă plajă de pe litoralul românesc al Mării Negre L=30 Km. l= 1-2 Km.
8. Cel mai estic oraș al României : Sulina λ=29°41' 24 " long. E
9. Cea mai bogată și mai variată faună ornitologică din țară : peste 300 de specii
10. Cea mai diversificată vegetație : 1150 tipuri de plante (nuferi, liane, stejari, s.a.)



După acest succint DDD – Decalogul Deltei Dunării, nu ne rămâne decât să ne convingem de justetea lui la fața locului.

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