

Cu „Reșița” în sudul Japoniei

Călătorind pe mările și oceanele lumii, căpitanul de cursă lungă, comandor de marină, Viorel Lupu a lăsat în urma sa, generațiilor tinere, notele sale de drum, cu imagini din marile orașe industriale, cu educația și activitatea economică a acestora.

În cazul de față, este prezentată frumoasa regiune ce se întinde de la Kobe până la Tokio, cu orașele sale cunoscute, Yokohama, Nagoya și Osaka – plămânil comercial al Japoniei, prin care se efectuează mai mult de jumătate din exporturile țării.

Mineralierul românesc „Reșița”, cu care navigăm, a acostat în portul Kobe, după un drum anevoios, de-a lungul căruia echipajul a avut de înfruntat furtuni grele în Oceanul Indian. Descărcarea la siderurgia „Kobe Steel” și o escală tehnică de șase zile ne-au permis vizitarea regiunii industriale din sudul Japoniei. Tocmai aici, pe porțiunea de coastă a insulei Honshu, se află multe din centrele industriale ale țării. Această regiune, care se întinde de la Kobe până la Tokio, cuprinde orașe cunoscute, ca Yokohama, Nagoya, Osaka.

Semnele unei vaste activități industriale se văd de cum pătrunzi în portul Kobe, unde pot acosta concomitent 140 de nave oceanice. Ni s-a spus că, anul trecut, în port au intrat 7768 de vapoare. Ele încarcă produse de oțel, mașini, aparate electronice și alte variate produse ale industriei din regiune, descărcând minereuri și produse petroliere de care economia Japoniei are atâta nevoie.

Japonezii sunt mari meșteri în construcția de nave. La Kobe a fost construită prima navă de cercetări piscicole subacvatice din lume, denumită „Yomiuri Go”, care poate efectua curse la mari distanțe, fără să fie însoțită de vreo altă ambarcațiune. Având un deplasament de 35 de tone, nava se poate scufunda până la o adâncime de trei sute de metri. Dar nu această navă reprezintă ultimul cuvânt la șantierele navale japoneze. Tancul petrolier „Idemitsu Maru”, unic în lume, cu un deplasament de două sute nouă mii de tone, a fost lansat la apă în urmă cu câteva zile. Recent, două din cele mai mari șantiere de construcții navale din Japonia, Mitsubishi și Ishikawajima-Harrima, au primit comanda construirii unei serii de 6 petroliere de câte 800.000 tone, cele mai mari din lume!

Regiunea pe care am vizitat-o deține un rol însemnat în construcția de nave – din cele 27 de mari docuri ale țării, 10 sunt concentrate aici. Văzând marile docuri ale Japoniei, instalațiile moderne cu care sunt dotate, aflând că în acest domeniu lucrează peste opt mii de cercetători științifici, am înțeles mai bine cum a putut Japonia ocupa în ultimii ani primul loc în lume în construcția de nave. Anul trecut, aici

au fost construite 231 de nave, cu un deplasament total de aproape 8 milioane de tone.

Un inginer de la firma Hitachi mi-a vorbit de un aflux de comenzi provenite de la zeci de țări ale lumii – Grecia, Germania occidentală și alte țări din Europa.

- Cum explicați „afluxul” la care v-ați referit? I-am întrebat.
- Un criteriu este acela că noi construim mai rapid decât în alte părți. Să vă dăm un exemplu: nava „Tokyo Maru” a fost construită de noi în 144 de zile. Construirea celui mai mare petrolier englez, care este totuși mai mic decât al nostru, a durat 834 de zile.

Aceeași firmă a executat cele două traulere de pescuit pentru România. În docul de 400 m lungime al șantierelor se construiesc în prezent alte șase nave pentru țara noastră, dintre care două petroliere. Primele două din seria celor opt mineraliere construite pentru țara noastră, „Reșița” și „Hundedoara”, fac acum curse regulate între România, India și Japonia.

- Navele ce se construiesc la noi pentru România sunt mărturia ale relațiilor comerciale tot mai active dintre țările noastre – îmi spune un alt interlocutor japonez, domnul Nabaru Takeda, inginer la firma Hitachi. *Comerțul unește popoarele; între țările noastre el va lua o și mai mare extindere. România are mulți prieteni în Japonia.* Numeroși oameni de afaceri japonezi sunt încântați că au posibilitatea să întrețină relații cu România, a cărei economie este atât de dinamică și se diversifică an de an. Multe produse românești și-au câștigat un bun renume în Japonia.



Impresionează profund talentul și hărnicia poporului japonez, cristalizate în monumente de o nepieritoare frumusețe, care dăinuiesc de multe secole, în tablourile de o rară gingășie țesute pe pânză de mâinile lor îndemânate, în uriașe uzine ce se țin lanț în această regiune industrială,

Mapamond

în clădirile de sticlă și beton construite cu gust și finețe, a căror îmbinare cu vechea arhitectură dă atâta farmec orașului. Spuneam de hârnicie ... Iată un exemplu: datorită lipsei de teren pe care să se poată construi în continuare, japonezii din această regiune sudică „crează” terenul pas cu pas, silind marea să-și retragă apele, eliberând tot mai multe porțiuni de pământ și adăugându-le coastelor insulare.

Am poposit la Kyoto, unul din cele mai mari orașe japoneze, așezat în pitoreasca depresiune Iamașiro, fost până în 1868 reședința împăraților japonezi. Mi s-a spus că este singurul mare oraș din țară care n-a avut de suferit de pe urma bombardamentelor în cursul războiului. Așa încât cele peste 1 500 de temple, din care nici unul nu seamănă cu celălalt, s-au păstrat intacte. Când calci pe podeaua unuia dintre ele auzi o melodie armonioasă, dușumeaua cântă ca un uriaș xilofon. La templul Hongazi, una din cele mai mari construcții de lemn din lume, l-am întrebat pe ghid cum s-au putut ridica cu sute de ani în urmă uriașii stâlpi de susținere a templului.

- Cu ajutorul femeilor – mi-a spus el.
- ???
- Patruzeci de mii de femei și-au tăiat părul și au împletit un odgon de o rezistență nemaivăzută pe vremea aceea. Cu ajutorul lui au fost fixați 80 de stâlpi de sprijin, au fost ridicate și fixate grinziile. Odgonul se poate vedea și acum și este unul din punctele de atracție pentru numeroșii turiști străini care colindă orașul.

Am cunoscut și vrednicia femeilor de astăzi. Pe ulicioarele cartierului Nishizin, din zori și până în noapte, țacănesc războaiele de țesut manuale, la care lucrează zeci de mii de femei. Țes tablouri de mătase. O tânără muncitoare a fost întrebată ce-i mai greu de țesut. „Știți, ceața de dimineață – a răspuns ea – ceața de deasupra apei. Și bambusul în bătaia vântului, când fiecare frunză se află în mișcare”.

Kyoto, în pofida introducerii tehnicii moderne și a producției în mare serie, și-a păstrat parțial caracterul său străvechi, de „producător artizanal”. Meșteșugarii au moștenit din tată în fiu arta producerii porțelanurilor fine, a obiectelor lăcuite, a bibelourilor din bronz, a țesăturilor artistice.

Osaka este plămânu comercial al Japoniei, pe aici se efectuează mai mult de jumătate din exporturile țării. Uriașă aglomerație urbană, Osaka situată în regiunea fluviilor Yoda și Yomata, este străbătută de canale – aidoma Veneției – și împânzită de peste 1 700 de poduri. Principala arteră a orașului – Sinsaibasi – lungă de patru km, etalează o mare varietate de produse autohtone și din import. Cumpărătorii sunt însă relativ puțini. La fiecare pas, negustorii îi invită cu politețe pe trecători să viziteze magazinul, să constate dacă nu cumva pot cumpăra câte ceva.

Întreg orașul era cuprins de febră pregătirilor pentru expoziția comercială mondială care urma să se deschidă în 1970. Expoziția – o mărturie în plus a marelui interes manifestat în Japonia față de dezvoltarea comerțului cu alte țări - a fost amenajată în partea de nord-est a orașului, denumită Seurioka, unde se construia mult în acea perioadă. „Ne propunem să facem din acest mare sector – îmi spunea dl. Kaoru Chuma, primarul orașului de atunci, un exemplu de dezvoltare urbană. Sperăm ca ceea ce construim să fie un monument închinat omului, civilizației”.

Aceste minunate modele de viață au fost culese de către căpitanul de cursă lungă, reporterul Viorel Lupu, în iulie 1966, materialul aparținându-i în întregime.

Prof. univ. dr. Camelia Georgeta CĂLIN