

Din jurnalul unui brav navigator

În primăvara anului 1966, am fost ambarcat pe nava Eforie, în funcția de ofițer maritim III. Am găsit-o acostată la unul dintre pontoanele Bazinului Nou al portului Galați. Încărca chereștea pentru porturile Rouen în Franța și Londra în Marea Britanie. Mă întrebam, cum de am nimerit pe o navă atât de veche, pe care cei mai mulți membri ai echipajului îi spuneau în glumă „Bătrâna Carapace”. Se obișnuiseră cu ea și nu mai voiau să coboare. Făcea voiaje spre Nordul și Vestul Europei, iar la întoarcere, mai prindea câte un port în Atlantic sau în Mediterană.

Voiajul dura cam trei luni. Stătea destul pe timpul încărcării, la Constanța, Galați sau Brăila. Fiecare membru al echipajului avea timp să ajungă, câteva zile și pe acasă. Fusese construită în anul 1913, într-un șantier naval din Newcastle, navigase sub mai multe pavilioane, participase la cele două războaie mondiale și scăpase cu bine. Membrii echipajului erau de acord că nava Eforie „ținea bine marea”, chiar și pe o furtună de gradul 10 pe scala Beaufort. Mașina nu făcea gălăgie prea mare. Nu avea un ruliu sau tangaj pronunțat. Avea o viteză de zece noduri, cca. 18,5 km/oră și era sigură. În cele din urmă, a ajuns în flota noastră, ca parte a contribuției URSS, la constituirea SOVROM, care era o companie mixtă de navigație. Încărcarea scândurilor a mai durat încă două săptămâni. Pentru că dockerii din Galați, luau la mână, fiecare scândură.

Se realiza astfel în magazii, o încărcătură compactă de chereștea pentru Londra, care permitea navei să ia pe punte și o încărcătură de 1.200 de tone de chereștea de brad, pentru Rouen, în Franța. Nicu Udriște secundul navei, care răspundea de încărcare, a întocmit un cargo – plan, mare cât un cearceaf, cu 4 spații, câte unul pentru fiecare magazie, în care era trecut marcajul fiecărui lot de marfă, numărul de scânduri din care era format și poziția lor, față de centrul hambarului.



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*



După ce magaziiile navei s-au închis, peste cheresteaua destinată portului Londra, secundul a marcat cu cretă albă, posturile de combatere a incendiilor, pentru a preveni blocarea lor, cu cheresteaua destinată portului Rouen. Havaleaua (încărcătura de pe punte, avea o înălțime de cca. 3 metri) și membrii echipajului puteau ajunge foarte repede la posturile lor, punând în funcțiune instalația de stingere a focului. După ambarcarea cherestelei și evaluarea stabilității navei, comandantul, secundul și șeful mecanic, au stabilit, funcție de consumul zilnic, să ambarce circa 300 de tone de combustibil, uleiuri și vreo 200 tone de apă, în tancurile din dublu fund și de la pupa.

Acestea măsuri de siguranță, ne-au coborât centrul de greutate și ne-au asigurat o apupare a navei, cu circa 1 metru, pentru ca nava să aibe o asietă bună și o stabilitate sigură, pe tot timpul voiajului, până în portul de descărcare. Comandantul Galic Buruiană conducea un echipaj numeros, format din trei ofițeri de punte, doi telegrafisti, un medic, un șef de echipaj, un lemnar de bord, șase timonieri (nu dispuneam de pilot automat), patru marinari, iar închiderea și deschiderea magaziiilor se făcea prin ridicarea minginiilor (piese metalice de circa două tone, care se montau travers, pe fiecare magazie, peste care se așezau, mutați cu mâinile, câteva sute de bocaporți de lemn, ce cântăreau fiecare câte 50 de kg.

Astfel se acoperea toată suprafața hambarelor și după deschiderea acestora, trebuiau stivuiți lângă fiecare gură de magazie. La punte, cei mai mulți eram tineri și nimeni nu se plângea de muncă fizică. În compartimentul mașini, activitatea era coordonată de șeful mecanic Ion Adam, care avea în subordine trei ofițeri mecanici, doi electricieni, trei motorști și un strungar, care făcea și activitatea de ajutor de ofițer mecanic. Printre aceștia erau câțiva din foștii mei colegi, Constantin (Costel) Ghițulescu, Ion Antimir și Ionel Nicolae. Echipajul era completat cu un bucătar, un brutar și un ajutor de bucătar care preparau hrana, doi ospătari, câte unul pentru fiecare careu, care serveau echipajul, spălau vesela și păstrau curățenia în careuri.

Aceștia se aflau în subordinea directă a secundului, Nicu Udriște (care coordona activitatea întregului echipaj de punte). Eu și ofițerul maritim II Florea Simion îl ajutam nu numai în probleme de navigație, manevre de ancorare, acostare sau plecarea de la cheu, de ridicarea instalațiilor de încărcare (bigi și vinciuri), dar și în cele de aprovizionarea navei cu alimente, consumurile zilnice, dar și pentru toate lucrările de pe punte. La ambarcarea și repartizarea alimentelor în cambuză, participa întregul echipaj. Pe duneț, lângă bucătărie, marinarii au fixat patru butoaie, cu varză murată, care au avut mare căutare, pe timpul voiajului.



S-a plecat pe Dunăre, cu pilot la bord, până la Sulina, apoi, s-a pus prova pe Bosfor, navigând în afara zonei periculoase, cu adâncimi mici a Deltei Dunării. S-a navigat costier pînă la Kaliakra, folosindu-ne de farurile cunoscute de pe malul românesc (Sulina, Sf. Gheorghe, Constanța, Tuzla, Mangalia) și de cele aflate pe malul bulgăresc (Șabla și Kaliakra). Dimineață am ajuns la Bosfor și comandantul Buruiană, a trecut strâmtoarea, fără pilot.

Pe timpul traversării Bosforului toți membrii echipajului, care nu erau de serviciu, se aflau la prova,

pe punți, pe dune, admirând monumentele ridicate de bizantini și de turci, aflate pe ambele maluri. Doreau să vadă cetatea Rumili Hisar, care-i impresiona, podul ce unea Asia cu Europa, Cornul de Aur, biserica Sf. Sofia, Seraiul, palatul Topkapî, Moscheea Albastră, bazarul. Pe strâmtoare nu se făceau întreceri de viteză între nave, fiecare naviga cu maximă prudență, păstrând distanța de siguranță. Cu viteza noastră, ne încadram în limitele legale. Pentru că era luna Mai, pe toată strâmtoarea se simțea parfumul florilor de tei. După ce am intrat în Marea Marmara, comandantul a anunțat șeful mecanic, că am ieșit de pe strâmtoare. A cerut să se revină la carturi normale, până la Dardanele.

Strâmtoarea Dardanele am trecut-o pe timpul nopții, navigând la 2-3 cabluri de malul European, verificând permanent poziția navei și informând comandantul, care făcea navigația, despre fiecare far sau geamandură, ce urma să apară, culoarea luminii, schimbare de drum. La schimbarea de drum de la Eceabat, comandantul ne-a atras atenția, că trecem prin locul unde în antichitate regii Darius I și Xerxes construiseră poduri de vase. Herodot aprecia că armatele lor de invazie a Greciei, numărau sute de mii de oameni. În drum spre Kanakale, unde strâmtoarea are numai 8 cabluri, cca. 1.500 m, s-a navigat, cu prudență, aproape de malul european. Navele ce mergeau spre Marea Marmara și Marea Neagră, puteau lua pilotul de la Kumkale, aproape de antica cetate Troia. De la Heles, s-a navigat prin Marea Egee, spre strâmtoarea Doro, printre insulele Evoia și Andros, apoi spre Cap Sunion, de unde se observau în radar, porturile Pireu, insula Egina, insula Salamina și intrarea pe Canalul Corint.

Apoi s-a navigat spre Cap Maleea, Cap Matapan și s-a pus prova pe cap Passero, în SE Siciliei. S-a trecut la mică distanță de țarmul Camarinei, la Nord de Malta, unde pe timpul războiului cu Cartagina, din cauza furtunii, romanii au pierdut o flotă de cca. 80 de nave, de război. Alte povești despre Sicilia, grâнарul Mediteranei, despre trecerea lui Ulise printre monștri marini Scilla (Calabria) și Caribda (NE Sicilia) aflați în strâmtoarea Messina, despre greci și coloniile lor din Italia, despre războaiele navale sau cele de pe uscat purtate între Roma și Cartagina, despre comerțul maritim și pirăți îl aflai în comanda de navigație sau la careul marinari, de la cei care mai străbătuseră apele Mediteranei. De la insulele Aegate, din V Siciliei, s-a pus prova pe Cap de Gata (Spania), de unde se vedeau înălții munții Sierra Nevada. S-a navigat apoi pe lângă țarmurile fostului Califat de Cordoba, cu celebrele lui palate, de la Granada, Cordoba, Malaga și Sevilla, despre care a scris românul Ovidiu Drîmbă, în lucrarea „Istoria Culturii și Civilizației”.

De la Gibraltar, am intrat în Atlantic și am navigat în apropiere de Trafalgar, până la Cadiz. Acolo, ne-am trezit în comandă cu șeful mecanic Ion Adam și colegii noștri, Costel Ghițulescu și Ionel Nicolae, care au vrut să vadă Gibraltarul, Trafalgarul, Tangerul și Ceuta. S-a pregătit un ibric mare de cafea, pe care l-am împărțit frățește. Am discutat despre ultima bătălie a lui Nelson, despre blocada maritimă a Angliei și blocada continentală a lui Napoleon, despre Francis Drake și bătălia navală de la portul Cadiz, despre Sevilla, Guadalquivir și invincibila armată a lui Filip al II-lea, construită pe fluviu, în apropiere de Sanlucar de Barrameda. Ofițerii mecanici, erau dornici să privească țarmurile și hărțile. Au socotelile lor, cu viteza, tahometru și rotațiile elicei.



Încercam să descoperim pe hartă capul Saint Vicențiu, mănăstirea de la Sagres, intrarea la Lisabona, capul Finstere. Ne aducem aminte de Columb, Vasco da Gama, Magelan, de Henric Navigatorul și cartografiile săi, de călătoriile în jurul globului. Comandantul mi-a cerut să fixez o hartă generală în careu. Băieții noștri, doreau să știe, pe unde suntem, ce distanță am parcurs și cât mai avem până în portul de descărcare. Am intrat în golful Biscaya, cu urechile ciulite la radiofarurile de pe țărmul de nord al Spaniei sau la cele de pe coasta de Vest a Franței. Fiecare punct de pe hartă, are câte o poveste și băieții noștri erau curioși să o afle. Eu le-am povestit câte ceva despre Eleonora de Aquitania, Judecățile Oleronului, Marea Ordonanță a Marinei Franceze din 1681.

După ce am intrat, de la Ouesant, în Marea Mânecii, am navigat aproape de țărmurile Franței. Pe aici se afla portul San Malo și pirații săi, insulele Guernsey, Jersey, Alderney de pe țărmurile Franței, care erau totuși engleze. Am mai discutat despre „Debarcarea din Normandia” și cum i-au tras pe sfoară englezii și americanii pe nemții care-i așteptau la Calais și la Dunkerque. În careu, după masa de seara, băieții ascultau la radio, muzica lui Charles Aznavour, Edith Piaf, Silvie Vartan, a formației Beatles, Rolling Stone care erau formații la modă.

Pe timpul nopții, în apropiere de Le Havre, la marea înaltă (flux), am luat pilotul. Comandantul Galic Buruiană s-a înviorat. Și-a adus aminte de limba franceză, pe care o învățase în școală, Nicu Udriște pregătea actele mărfii, Florică Simion ofițerul II maritim, pregătise lista cu drepturile bănești, eu pregăteam documentele echipajului. Pe Sena, marinarii și mecanicii liberi stăteau pe teugă, lângă etravă, iar nostromul Vasile Șerbănescu era lângă vinci, gata să fundarisească ancora. Florică Bompă și Mihai Panaitescu, făceau cu rândul la cârmă. Bucătarul și ai lui priveau de pe havalea (marfa încărcată pe punte), malurile Normandiei. Navigam prin locurile străbătute cu o mie de ani în urmă de vikingi. La ora șase și ceva am acostat la cheul portului Rouen. Agentul navei ne aștepta pe cheu, cu banii solicitați, cu pasurile și cu scrisorile, dar supărat, că nu putuse găsi decât o singură echipă pentru descărcare. Ne-a spus că nu putem termina într-o singură zi. Nicu Udriște secundul, nostromul, timonierii și marinarii de serviciu, desfăceau legăturile cherestelei.

O pregăteau pentru descărcare. La ora 07:00 soseau dockeri. În următoarele cinci minute s-au împărțit banii. Cei liberi au plecat în oraș. După primele coțade de cherestea care se descărcau, comandantul l-a întrebat pe Nicu Udriște secundul, dacă se descurcă singur. Acesta i-a răspuns, că este vechi în marină, că nu sunt și nu vor fi probleme. Atunci, comandantul, ne-a întrebat scurt ... Cine este liber și vrea să meargă la Paris? Eu, eu, eu, eu și eu și eu. Și eu eram printre ei. Nici unul nu a mai ținut seama de banii puțini pe care-i luase. Și mamele și tații noștri vorbeau despre Paris, ca despre o minune. Haideteți! La ora 8:00 eram în trenul care pleca spre Paris, orașul revoluțiilor, al

literaturii, muschetarilor, muzicii, picturii, medicinei.

Cu care să încep? La ora 10:00 am ajuns în gara Saint Lazare, în inima Parisului. Am coborât din tren, mai tineri, mai inimoși, mai plini de energie. La primul chioșc de ziare am cumpărat un ghid al orașului. Când un ofițer de marină, pune mâna pe o hartă, capătă siguranță. Am coborât spre Operă, apoi în Place de Concorde, am parcurs grădinile Tuileries, am trecut pe lângă palatul Luvru, am văzut Catedrala Notre Dame, cu măreția ei. Ne-am întors apoi și am văzut College de France, Sorbona, palatul și grădina Luxemburg, Domul Invalizilor, Școala Militară, Câmpul lui Marte. Trecuse de amiază. Deja eram obosiți. Am fi vrut să vedem mormântul lui Napoleon aflat în Domul Invalizilor, dar ne era frică să nu ne ceară, vreo taxă de intrare.

Am pus mâna pe unul dintre picioarele turnului Eiffel. Am trecut din nou Sena și am ajuns pe Champs Elysees, trecând pe lângă Marele și Micul Palat. Se însera. Ne-am întors ruși de oboseală spre Madeleine. Am reușit să ajungem în gară și nu ne-am mai mișcat. Din puținii bani pe care-i aveam, ne-am permis să cumpărăm o sticlă de vin roșu, pe care am băut-o frățește. Ne simțeam, urmașii celor „șapte magnifici”, cu infime resturi de energie. Doctorul ne spunea că ar mai fi trebuit să vizităm și catedrala Sacre Coeur și Moulin Rouge.

Avea dreptate, dar nici pe el nu-l mai țineau picioarele. Când am urcat în tren se făcuse ora 10 seara. Eu și Mihai Panaitescu am rămas de veghe. Ceilalți au adormit imediat. Înainte de Rouen, i-am trezit pe toți ceilalți. Se văitau că-i dor oasele. Am ajuns la vapor, pe drumul cel mai scurt. La orele 24:00, urcam pe scara de acces pe navă. Eram obosiți, dar mulțumiți.

Nicu Udriște și băieții lui ne așteptau. Ne-au hrănit cu ceva din mâncarea de seară. Muncitorii întrerupseseră lucrul la orele 23:00. Băieții noștri, vizitaseră orașul, catedrala din Rouen și turnul Jeannei d'Arc. Florică Simion a intrat de serviciu pe timpul nopții. Eu l-am schimbat dimineață. La ora 7:00 s-a reluat lucrul. Cheresteaua de pe punte dispărea, văzând cu ochii. La ora 15:00 s-a terminat descărcarea. S-au semnat documentele de primire a mărfii. S-a plecat cu marea de după amiază. Comandantul a stat pe comandă, până la ieșirea de pe Sena. După debarcarea pilotului, s-a navigat pe pasa de navigație până la Dover în Anglia, strecurând nava cu precizie printre bancurile de nisip și faruri.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu