

Din jurnalul unui brav navigator- În voiaj cu nava M/N Sighișoara în Mediterană, pe timp de iarnă II

Ieșim din golf și ne îndreptăm spre Vest. Furtuna ne ia în primire și continuă cu fulgere și cu tunete. Barometrul măsoară 738 m/m. Valurile înalte, urcă pe punte. Le luăm pe toate din prova tribord. Nava are un tangaj și un rului puternic, cocoțându-ne pe creste de val și căzând cu prova în hăul apelor. Apoi din nou se ridică și urcă pe valul următor. Pregătesc echipajului o surpriză. O trecere pe lângă insula Itaka în care a trăit Ulise.

Poate că unii dintre membrii echipajului nostru, își mai amintesc de Homer și vestitele lui cărți, Iliada și Odiseea. (n.a. Deosebit de precise din punct de vedere geografic, nautic, istoric, juridic, comercial, social și al dreptului maritim, fluvial și portuar, nedefinit în acele timpuri, dar conținând obiceiuri, tehnici, uzanțe, specifice acestui domeniu, care s-au păstrat, s-au dezvoltat, s-au completat). Toți istoricii, juriștii, comercianții, navigatorii au simțit necesitatea lui. Din acest motiv, fiecare dintre aceștia, a încercat să atragă atenția asupra dimensiunilor și conținutului dreptului maritim. O muncă titanică, necesară înțelegerii activităților navale și portuare, pe care nu toate statele au finalizat-o. Șeful radiotelegrafist ne aduce prognoza meteo.

Furtuna de forța 9 la 10 pe scara Beaufort și a cuprins întreaga Mare Ionică și o parte a Mediteranei. Peste noapte intrăm în primul golf și mulțumită radarului, ancorăm în apropierea localității Vassiliki, aflat în SV insulei Levkas (Venețienii o numeau Sfânta Maura). Prognoza meteo de dimineață, ne anunță că furtuna continuă cu aceeași intensitate, dar putem înainta spre insula Corfu, la adăpostul coastei Greciei și Albaniei. Nu putem străbate Marea Ionică, cu vântul din travers și nu este cazul să arătăm ce buni navigatori suntem, forțând motorul principal și toate celelalte agregate din compartimentul mașini și de pe punte.



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*



Mai bine navigăm spre țărmurile Albaniei, schimbăm spre „Călcâiul Italiei”, traversăm cu vântul din pupa strămoșia Otranto și ocolim la câteva zeci de metri Capul Santa Maria di Leuca. Intrăm sub coastă. În golful Taranto se liniștește balansul. Dublez acest punct, la o distanță nu mai mare de 20 de metri și scap și de vânt și de val. E un țărm înalt. Vântul suflă cu putere, mai sus de vârful catargelor. Semnalul sondei ultrason îmi indică că peste tot este piatră. Autoritățile navale italiene,

supraveghează și controlează navigația, în Marea Ionică. Am intrat deja în Golful Taranto. Zeci de vechi localități, ale antichității: Calipole, Taranto, Metaponte, Heraclee, Sibaris, Thouroi, Crotona, transformate în zilele noastre, așteaptă începutul sezonului turistic. Turisții mai bătrâni, mai comozi, pot începe să vină în acest loc, de la începutul lunii martie.

Cam așa se întâmplă pe întregul litoral al Mării Mediterane. Sezonul de plajă ține până la până în luna Noiembrie. Dar acum este luna decembrie și vântul suflă tot din pupa, cu aceeași forță. Șeful mecanic îmi cere să intru undeva la adăpost, ca să-și facă reglaje la motor. După ce trecem de orașul Crotona, găsim un adăpost la Capo Rizzuto. Coasta este joasă și pustie. Ancorez, cu prova în vânt pe un fund de numai 15 metri, cu 7 chei de lanț, care permite șefului mecanic și ofițerilor săi să-și facă reglajele în siguranță, la adăpost. Nimeni nu ne deranjează pe furtuna aceasta. După două ore de reglaje, șeful mecanic, îmi spune că putem porni la drum.

Recuperez lanțul și ancora. Vântul mă împinge spre larg. Girez la tribord și merg spre Cap Spartivento. După ce l-am dublat, spre Vest se vede Sicilia. Navigăm direct spre Riposto și ancorăm la aproape o milă de țărm, între Taormina și Catania. Din cauza furtunii, și a faptului că am navigat prin Canalul Corint, am întârziat o zi, nu mai multe. De aici, se vede vulcanul Etna. Țărmul se numește Riviera Ciclopilor. Oare pe aici o fi navigat Ulise ? Aici în Estul Siciliei, nu se simte furtuna. Dar în sud-estul Siciliei, la cca. 35 de mile marine de Cap Passero, la Camarina, romanii, în timpul războaielor cu Cartagina, au pierdut o flotă întreagă (cca. 80 de nave militare și sute de nave de transport) din cauza furtunii, în timpul războaielor cu Cartagina. Agentul navei ne aduce banii și passurile. La prânz va sosi pilotul. Ne va acosta la cheul portului.

Pe cheu camioanele așteaptă marfa. Secundul împreună cu șeful de echipaj, cu timonierii și marinarii, pun în poziție de lucru instalația de descărcare a navei. La ora 13:00 acostăm și începem lucrul. Fiecare coșă încarcă câte 50 de lingouri de aluminiu. Pe fiecare mașină se încarcă 10 coșade. Timonierul și marinarul de serviciu asigură pontajul. Sunt trecute ora începerii și terminării lucrului, numărul de lingouri descărcate zilnic din fiecare magazie. Pe baza acestor informații se întocmește Time - Sheet-ul (foaia timpului) anexă la contractul pe care trebuie să îl terminăm de executat. Apoi urmează alte mărfuri la descărcare. Armatorul, agentul și primitorul mărfii, trebuie să cunoască, modul în care s-a lucrat și cum a fost folosit timpul.

În activitățile maritime timpul înseamnă bani. Ofițerul secund și șeful mecanic organizează lucrul în sistemul 12/24 ore. Așa membrii echipajului pot să iasă la uscat, fără grija de a mai alerga grăbiți pe străzi, să ajungă la navă să-și schimbe alt coleg de muncă. Celor ieșiți din serviciu, Dragoș Simionescu ofițerul maritim II, le dă banii și passurile. Pot pleca la uscat. Timonierul Florică Bompă îi trece pe fiecare în registrul de scară. De aici se vede foarte bine vulcanul Etna. Undeva mai spre Nord, la circa 15 km se vede orașul Taormina. După prânz, ies în oraș cei liberi. Se întorc abia la masa de seară. În ziua următoare, la bordul navei rămâne primul ofițer și echipele organizate de el. Eu, șeful mecanic și șeful telegrafist, un timonier, un marinar, un motorist și bucătarul ieșim de dimineață în oraș. Găsim un autobuz local și așa ajungem la Taormina.

Mirosul livezilor de lămâi și portocali ne însoțește până în oraș. Stăm 5 ore prin oraș. Taormina are o poziție superbă. E iarnă și totuși e plin de turiști. Nu ne mai săturăm de soare, mare, munte, vulcan, piețe, palmieri, chiparoși, grădini, biserici, teatru antic, oameni veseli și gălăgioși. Ne plimbăm prin oraș, anticul Naxos, și din când în când privim spre Etna. O forță impresionantă, adormită. Am obosit cu toții. Căutăm un alt autobuz, care să ne ducă la Riposto. Avem ce povesti la navă și acasă. Seara, telegrafistul nostru a recepționat o radiogramă din partea companiei care preciza. „S-a perfectat un contract de transport de făină de grâu de 1200 tone, în saci de o tonă și jumătate. Portul de încărcare Castellamare di Stabia. Port descărcare Durres. Salutări. Director.

Am răspuns scurt. Confirmăm! Mulțumiri! Salutări! Cdt. În ziua următoare, primul ofițer de punte și

primul ofițer mecanic au plecat cu turele lor libere tot la Taormina. S-au întors la masa de seară, încântați. Eu am rămas toată ziua pe punte și am supravegheat descărcarea și pontajul sacilor cu ciment și sodă caustică. A treia zi am terminat descărcarea. Șeful mecanic a pregătit mașina. Întreaga marfă a fost descărcată conform conosamentelor, fără mențiuni. Strângeri de mână, salutări. - Mai veniți la Riposto, în Sicilia! Să sperăm că vom reveni, dar meseria te poartă prin atâtea locuri și sunt atâtea de văzut. Ieșim din port. Pornim spre golful Neapole. Mulți sunt încă cu ochi spre vulcanul Etna și spre orașul Taormina.

Toată partea de est a Siciliei, cu orașele ei, este frumoasă spune ofițerul mecanic II George Corbu. Suntem mulțumiți și așa! spunem noi. Eu cred că sicilienii își iubesc și ei insula lor. E cea mai mare din Mediterană. Nu știm dacă este cea mai frumoasă, dar în mod sigur face parte dintre cele mai frumoase. Navigăm spre Calabria. La crepusculul de seară măsoară spre est înălțimea planetei Venus, 45 de grade. E cea mai strălucitoare de pe cer. Aproape de culminație se zărește și planeta Jupiter. Intrăm în dispozitivul de separare a traficului pe strâmtoarea Messina, care se aglomerează cu nave ce sosesc din întreaga Mediterană. Între portul Messina și Regio di Calabria ferrybot-uri rapide traversează strâmtoarea. Navigăm spre (monștri marini Scilla și Caribda). Ieșim din strâmtoare. Navigăm pe lângă Bruttium și Lucania, în apropierea anticului drum de uscat, Via Popilia. La tribord, pe înălțimi, se află cocoțate orașele Amalfi și Salerno.

La babord zărim insula Capri. Am scăpat de furtună. Orașul Castellamare di Stabia l-am găsit în SE golfului Neapole. Contactăm prin radiotelefon pilotul în canalul 16. Ne-a răspuns imediat. Trecem în canalul 11. Anunțăm sosirea. Șalupa pilotajului a ajuns la noi. Am fost acostati cu tribordul la cheu. Agentul navei a sosit imediat. Era localnic. Ne-a adus passurile. Vom începe în dimineața următoare la ora 07:00. L-am invitat la o cafea și o discuție. L-am întrebat unde pot găsi un anticariat serios. Mă interesează vechile lucrări de drept maritim ale orașelor republici maritime italiene Veneția, Genova, Amalfi și Pisa. - Există un anticariat bun în apropierea universității din Neapole, îmi spune el. Apoi discuția se îndreaptă spre anticul port Puzzoli. Ca să poți asigura Romei suficiente grâne, pentru populația ei și a Italiei, trebuia să ai o flotă mare. (istoricii lor spuneau că numai flota lor de transport cereale număra peste 1.000 de nave).

Grânele le aduceau din provinciile, Egipt, Siria, Asia Mică, Sicilia, Africa, Galia sau Spania. Nu puteau să le descarce decât în portul Pozzuoli. În apropierea lui se afla și portul militar Misene. Și Palatul Regal din Neapole poate fi vizitat. - Da. Mulți turiști încearcă să viziteze și Palatul Caserta aflat la vreo 10 km de Neapole, La Pompei se poate ajunge cu un tren local Aceste muzee se află sub controlul UNESCO. - Mulțumesc! Cred că sunt niște sfaturi excelente. Șeful de echipaj, timonierii și marinarii au deschis magaziile. Încărcătorul urma să aducă cu mașinile lui saci de făină, de câte o tonă și jumătate, câte patru saci în fiecare camion.

A spus că vor termina în 2 sau 3 zile. Agentul navei ne-a adus passurile. Cu ele în buzunar, te puteai duce unde voiai. Înainte de plecarea navei, trebuiau însă predate poliției locale. - În întreaga Italie, ai ce vedea. Sunt o mulțime de muzee. Suntem mândri de acest lucru. - Da, e o idee bună! Mulțumesc! Și agențiile noastre românești de turism organizează excursii în țară și în străinătate. Și eu și soția suntem oameni tineri. Avem destul timp să ne gândim, după ce ne întoarcem acasă. Și pe la noi sunt zone minunate. Pe Valea Prahovei, în Munții Bucegi, La Constanța, Eforie și Mangalia, în Delta Dunării, la Tulcea, Brașov, Cluj, Timișoara, Sovata, Craiova, Slănic Moldova, Mânăstirile din Moldova și din Oltenia, Valea Jiului, Munții Apuseni și atâtea altele. Stațiuni de munte, dealuri, câmpii. Avem și multe izvoare cu ape minerale.

Încărcarea a început la ora 07:00. Se lucra cu două echipe la magaziile 1 și 3. Dinspre prova, sac, lângă sac, pe întreg paiolul. După ce se încărca primul rând de saci, se trecea la al doilea. Sacii se stivuiău și se sprijineau unul pe celălalt. Pentru a nu se deteriora sacii se încărcau numai două rânduri de saci, unul peste celălalt.. Secundul și șeful mecanic au organizat serviciul în ture de 12

ore în scară și apoi 24 ore de timp liber. La fel și șeful mecanic a organizat serviciul în ture asemănătoare. Am căzut de acord, cu secundul să plec eu primul, împreună cu șeful mecanic și cei 10 care ne însoțeau. Un tren ce trecea prin gara orașului, ne-a dus până la Neapole. Am avut timp să ajungem în piața universității, la anticariat, la Castelul Sant Elmo și la Palatul Regal din Neapole.

Aș fi vrut să văd ruinele anticului oraș Puzzoli, dar ne apuca noaptea. Am putut vedea și golful Neapole și Vulcanul Vezuviu. Seara secundul navei Vasile Rădulescu mi-a predat situația încărcării. În dimineața următoare, am intrat eu de serviciu. Secundul și primul ofițer mecanic au plecat împreună, urmați de încă 10 oameni. Unii au ajuns în Neapole la Palatul Regal, alții la Pompei, alții s-au plimbat prin oraș. În ziua următoare s-a terminat încărcarea. Conosamentele mărfii au fost semnate și nava a părăsit portul. Am semnat conosamentele. Am predat passurile și am plecat. Pe ecranul radar, țărnul se vedea la 3 mile. Suficient. Am stabilit un drum paralel cu uscatul și dau drumul sondei ultrason.

Avem deja între 25 și 30 de metri sub chilă. Se navigă în drum 268 de grade până la Sorrento, trecem de insula Capri. Păstrez distanța de 2 mile marine față de mal și schimb de drum la babord. Nava Sighișoara se înscrie pe un drum, ce trece la egală distanță de insula Capri și capul peninsulei Sorrento, Adâncimea sub chilă este de 45 m. Barometrul indică 755 de milimetri. Suntem aproape de solstițiul de iarnă. Peste câteva zile este Crăciunul și noi îl petrecem pe mare. S-a înserat. Aprindem luminile de navigație și ne continuăm drumul. În pupa babord, pe înălțimi, se vede coasta Amalfitană. Orașul Amalfi renumit în perioada Evului Mediu pentru comerțul său, făcea parte din grupul celor patru orașe republici maritime ale Italiei: Amalfi, Veneția, Genova și Pisa.

Făceau comerț, dar se și luptau, fără milă. Primele lor legi maritime au fost influențate de cele ale Bizanțului. În bătălia de la Curzola (Korcula) din anul 1298, optzeci de galere genoveze au luptat împotriva a mai mult de nouăzeci de galere venețiene. Genovezii au învins. Printre prizonieri a fost și Marco Polo, care și-a dictat povestirile lui extraordinare despre China. Ziua următoare trecem strâmtoarea Messina, apoi ne îndreptăm spre Capul Spartivento, navigăm direct spre Capul Santa Maria di Leuca. Intrăm în Marea Adriatică, traversăm strâmtoarea Otranto și intrăm în zona portului albanez Durres. Conform informațiilor din Cartea Pilot, la 6 mile marine de port, contactăm prin radiotelefon autoritățile portuare, care ne trimit un pilot.

Acesta urcă la bord. Ne strângem mâna și rămân lângă el. Aș putea spune că îl supraveghez. Chiar dacă el face manevra de acostare, eu am răspunderea navei. Efectuează manevra, cu mare pricepere. Acostăm. Îi mulțumesc. Deschidem magaziile, începem descărcarea. Agentul ne aduce passurile. Radiotelegrafistul ne aduce și el o radiogramă. După descărcare, mergeți și încărcăți portocale de la Salonic pentru Constanța. Salutări. Se semnează documentele mărfii. Servicii de agenturare foarte bune. Ieșim din port. Navigăm de-a lungul coastei Albaniei, Trecem de insula Corfu, de Levkas. Ajungem în golful Patras, apoi în golful Corint. Traversăm din nou Canalul. Intru în golful insulei Salamina și ancorez. Șeful mecanic pregătește mașina, pentru o traversadă fără locuri de adăpost. Pregătim magaziile, pentru încărcarea portocalelor. Seara plecăm din ancoră, navigăm spre Capul Sunion. De aici înaintăm direct spre Salonic.

Dimineață intrăm la încărcare. Lucrează bine, cu spor. Băieții noștri nu mai vor să iasă de la bord. Se întrebă dacă ajungem înainte de anul nou. Lăzile cu portocale sunt încărcate în magazii, până la muradă. În seara celei de a doua zile de muncă, am terminat încărcarea a 1.600 tone de portocale. Semnăm conosamentele și plecăm. Navigăm prin Sudul peninsulei Chalcidice. Crăciunul îl facem pe drum. Din fondul de protocol pe care mi l-a dat armatorul Romline, scot două sticle de vin și le trimit echipajului pentru masa de seară.

Le revine câte o jumătate de ceașcă de persoană. Ofițerii de punte conduc nava printre insulele Sporade. Le revine câte două degetare, de persoană. E bine și atât spune Florică Bompa, un ardelean

Din jurnalul unui brav navigator- În voiaj cu nava M/N Sighișoara în Mediterană, pe timp de iarnă II

de vreo 120 de kg. Trebuie să avem grijă să nu ne amețim. Bucătarul și brutarul au pregătit un tort mare de ciocolată. L-au păstrat cu mare grijă, să nu se găsească vreun pofticios care să fure startul. Ofițerii de punte conduc nava cu pricepere.

De la Dardanele preiau eu comanda. În Marea Marmara intră în cart secundul, urmat de ofițerul maritim III. Trec Bosforul în cartul of.maritim II care stă cu mâna pe telegraf pentru a transmite imediat ordinele mele, destinate compartimentului mașini. Ieșim în Marea Neagră. Prindem vreme bună. Până la Constanța facem 15 ore. Ai noștri ne bagă în port și ne acostează în dana nr. 12, din portul vechi, de unde am plecat.

Deschidem magazinele și așteptăm să înceapă descărcarea. Facem Revelionul acasă.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ *Independența
prin Cultură*