

Din jurnalul unui brav navigator!

În primăvara anului 1973 la întreprinderea de pescuit oceanic din Tulcea, se pregăteau echipaje pentru a prelua din șantierul naval de la Stralsund - Germania, navele de pescuit oceanic botezate cu nume de râuri românești, Neajlov, Siret și Mureș. Grea și complicată problemă. Trebuia să găsești pentru fiecare navă, circa 70 de ofițeri și marinari, specializați în navigație și electromecanică, electricieni, radiotelegrafiști, frigotehniști, motorști, marinari de punte, pescari și marinari prelucrare. De asta exista serviciu de personal al companiei.

Să cunoască specializarea fiecărui om și să ne adune. Așa ne-am întâlnit, în același echipaj, unii care ne cunoșteam, alții care ne vedeam prima oară. În scurt timp, am devenit nu numai membri ai aceluiași echipaj, dar chiar buni prieteni, pentru că nevoia de siguranță și de încredere a fiecăruia în ceilalți, ne apropia. Eu, eram comandantul, nu prea bătrân al navei și echipajului. Aveam 28 de ani. Eram poate puțin exagerat, în dorința de a-mi face în întregime, datoriile față de navă, echipaj și compania noastră de navigație și pescuit, al căror reprezentant eram la bordul navei.

Eram reprezentantul autorizat al țării, să vorbesc și să acționez, în numele autorităților specializate ale țării, în situații care țineau de competența și responsabilitățile mele pentru cei, care prin numirea mea în funcție, îmi încredințau nava, echipajul și interesele tuturor celor asociați în efectuarea acestei expediții maritime. Doream de asemenea să creez și să mențin în cadrul echipajului un climat de prietenie, în care să punem cu toții umărul pentru a obține rezultate, de care să fim mândri. În marea noastră majoritate, eram tineri și dorința mea, era de fapt a tuturor. De mic copil, de când citeam în podul casei cărțile lui Jules Verne, Daniel Defoe, Jack London, Herman Melville sau Rafael Sabatini, despre călătorii pe mare sau întâlniri cu pirați, lăsate de fostul proprietar, despre care am aflat că și el a avut legături cu marea, am avut dorința de a înțelege meseria de marinar care te purta pe mările și oceanele lumii.

Îmi făcusem un hobby, din aceste lecturi și din timbrele, pe care le strângeam ca orice copil de vârsta mea. Mă trimiteau la cărțile de istorie și de geografie, la atlas și la enciclopedie, pe care le-am îndrăgit și care mă lămurau. Șeful mecanic al navei era Ion Burbulea, cu care am devenit bun prieten încă din primii anii în care învățam la Institutul de Marină Civilă din Constanța. Și el era conștient de misiunea sa pe navă și de adevărul pe care-l făcea cunoscut zicala: „Merge mașina, merge marina”. Vasile Rădulescu era ofițerul secund al navei. Avea un an mai puțin decât noi. Îi spuneam Basil, pentru că tot așa îi spuneau și părinții și frații rămași acasă. Și el era pasionat de istorie și drept maritim, de voiaje și de probleme marinărești.

Aveam cu cine discuta și cu cine mă puteam consulta. Ei, mi-au fost de la bun început prieteni și oameni cu care mă puteam ajuta. Împărțeam fără grijă munca. Atila Mustafa, un tânăr turc de pe la Constanța, atent educat de părinți și de școală, dornic să învețe bine aceeași meserie, era ofițer maritim cl. a II-a. Terminase Institutul de Marină Civilă, la trei ani, după noi. Lotzi Nemeș, a venit tocmai de la Târgu Mureș, să învețe meseria de ofițer de marină la Constanța. Era cel mai tânăr dintre ofițerii de punte. În vară, a devenit proaspăt absolvent al Institutului de Marină.

Era la primul voiaj, dornic și el să învețe și să capete practică, să-și găsească, un loc al lui, printre ceilalți ofițeri de punte. La mașină, ofițer electro-mecanic I fusese repartizat colegul nostru Dragoș Ionescu, un tânăr bucureștean, bun camarad, prezentabil, care se obișnuise cu viața pe mare. Era înzestrat cu iscusință, în probleme tehnice, cu o voce clară și melodioasă, pe care și-o exersa în timpul cartului. Văzuse multe filme și reținuse o mulțime de arii din operele lui Verdi și Rossini. Aurel Slipenchi era ofițerul nostru electro-mecanic cl. a II-a. În primele zile de navigație avea un început de „rău de mare”, dar care dispărea, după ce se lua cu munca. Alin Răcoreanu era ofițer electro-mecanic III. Era mai tânăr decât noi, dar se obișnuise cu marea și voiajele lungi. Și unul și celălalt plecaseră cu cărți după ei. Voiau să dea examene pentru brevete superioare. Ce echipă se

Zona de pescuit din Vestul Africii spre santierul naval de la Stralsund

formase și la mașină! Florin Gusman, din București, promoție 1970, fusese numit șef electrician, iar Vlas Ioan, de prin Ploiești, promoție 1975 era ajutorul și umbra lui. Și unul și celălalt mai fuseseră ambarcați pe nave de pescuit, construite în Polonia, dar au vrut să ajungă și pe nave construite în



Germania.

Erau răspunzători de generatoarele de curent electric, de aparatura de navigație, de radare și de sonde, de automatizările de pe navă și de tot ce funcționa pe bază de curent electric. Adică, pe timpul unei zile, îi vedeai peste tot. Institutul de Marină Civilă din Constanța, scotea pe bandă, promoții peste promoții, cu tineri sosiți din toată țara. Aproape toate navele de pescuit oceanic, aveau echipaje formate din tineri și în flotă apăruseră nădejdi mari. Radu Constantin telegrafist, era bun prieten cu inginerul tehnolog Nicolae Rusmănică și făceau parte dintre veteranii care urcaseră pe primele nave ale flotei. Cele construite prin Japonia. Ofițer frigotehnist cu experiență era și bătrânul Ristea Ion, veteran al navelor de pescuit construite în „Țara Soarelui Răsare”, care își alesese alți doi ofițeri frigotehniști, mai tineri, pe Ion Panait și Aurel Ștefănescu, sosiți de pe la Oradea. Andrei Ion, un bărbat înalt și voinic, puternic ca un urs, de pe la Tulcea, era maistrul traul, iar Cornel Cociobanu, fost campion național de lupte clasice, era ajutorul lui.

Împărțeau munca între ei și conduceau echipele de pescari, venite din localitățile deltei. Tulcea era județul care dădea țării campioni mondiali de talia lui Ivan Patzaichin și a lui Vasile Dâba. Pe cei mai mulți dintre pescari, sau de la prelucrare îi chema Abramov, Dâba, Condrat, Cuzmin, Macar. Numai prenumele erau diferite. Se născuseră în câte o barcă plutind pe brațele deltei în drum spre Marea Neagră. Împleteau plase, trăgeau la rame sau pescuiau, de când făcuseră ochi. Așa că toate posturile de pescari, de vincieri și de marinari prelucrare, de pe navă erau ocupate de ei. Pe cât erau de mari și de voinici, știau de vorba maistrului traul Andrei Ion, care era un fel de tată al lor.

Bucătarul Vasile Baltag și brutarul Ionel Baciuc erau calificați, așa cum cereau nu numai întreținerea, dar și convențiile internaționale privind munca, hrana și odihna la bordul navelor comerciale, despre care cine știe ce ofițer de punte le vorbise. Nu e simplu să faci mâncare, în fiecare zi, pentru atâția bărbați tineri și puternici. În plus, pe la bucătărie, cam toți își făceau de treabă. Mai plitele, mai frigiderul, mai cambuza. Ei se sculau primii și tot ei se culcau ultimii. Dar când era vorba să se pregătească borșul de pește, nimeni nu-i întrecea pe pescari, iar pe zona de pescuit, unde se ridica la bord atâta pește, se făcea zilnic, în fiecare tură. La bordul oricărei nave, cu toți devin specialiști, învățând unii de la alții. Sunt multe activități, în care fiecare trebuie să intervină și să se descurce, indiferent de funcția pe care o are la bord. Spre exemplu, ajunge să stabilească punctele cardinale și să stabilească direcția de marș, din orice punct de pe glob, numai uitându-se după soare și stele, să folosească un extingtor pentru a stinge un incendiu sau să manevreze socarele bărcii etc.

Nu poți să știi, dacă întâmplător te afli pe o barcă sau o plută de salvare, singur pe ocean, sau împreună cu un ofițer de punte și atunci, dacă este nevoie, trebuie să știi să-ți semnalezi prezența, să comunici poziția, să anunți câți răniți ai pe plută și cum puteți fi ajutați. Când detectezi într-un compartiment al navei un început de incendiu și ești singur, trebuie să știi să acționezi. Nu ai la dispoziție, decât un minut sau cel mult două, timp în care îți poți ține respirația. În acest scurt timp, trebuie să stingi incendiul, ori să alarmezi pe cei aflați pe comanda de navigație, restul echipajului, să indici locul în care te afli, ce anume arde, ce fel de ajutor ai nevoie, cu ce anume trebuie să se intervină. Fiecare mișcare și fiecare vorbă, trebuie să fie eficientă. Trebuie curaj și multă practică. La fel și cei ce vin să te ajute, trebuie să te scoată imediat la aer.

Altfel te pierd. Apoi, la rândul lor și ei trebuie să continue lupta cu incendiu. Un prim lucru de care trebuie să se țină seama, este triumphiul focului. Trebuie să se acționeze imediat pentru a îndepărta sursa care poate declanșa incendiul, să se îndepărteze materialul care se poate aprinde, să împiedece pătrunderea oxigenului care întreține arderea. Echipajul trebuie să realizeze o activitate preventivă, la fiecare post de pe navă. În asemenea momente, orice membru al echipajului trebuie să știe foarte bine, ce are de făcut și să lupte. Nu există pompieri la bord. Nu vine nimeni să te ajute, decât colegii tăi, iar problemele de siguranță a navei și a echipajului, sunt permanente și au întâietate. Echipajul care se formează, reprezintă un colectiv special, a căror forțe și competențe se însumează sau chiar se triplează, la caz de nevoie, spre binele tuturor.

Toți aceștia, mai tineri sau mai bătrâni, trebuiau să fie sănătoși, să reziste la curse lungi și grele și să nu se teamă de apele agitate ale oceanului, indiferent dacă nava este îndreptată spre zone cu ghețuri sau din contră, spre zone cu temperaturi ridicate. Este nevoie să fie bine și atent hrăniți, de cel puțin trei ori pe zi. Mâncarea ce se prepară la bord, în zonele nordice, nu se aseamănă cu cea pregătită la tropice sau la Ecuator, dar în situații de lipsuri, la ordinul comandantului, acești băieți zdraveni, trebuie hrăniți cu rații mai mici. Aceste prevederi au fost înscrise în numeroasele convenții internaționale privind munca, odihna și hrana la bordul navelor, încheiate, încă de la începutul secolului XX. Nu e simplu să formezi un echipaj și cu astfel de oameni, am plecat într-o dimineață de toamnă de pe aeroportul Otopeni din București, cu destinația Berlin. Peste o oră și jumătate de zbor, eram în Germania. Seara, aveam tren pentru Stralsund, un oraș din Estul Germaniei, vechi port la Marea Baltică, unul dintre orașele ce făcuseră parte din celebra ligă hanseatică, despre care știam, încă din anii de liceu. Carol al XII - lea al Suediei, care stătuse ceva vreme și prin București, parcursese călare, distanța dintre Brașov și Stralsund în șase zile. Până la plecarea trenului aveam la dispoziție mai multe ore, am hoinărit cu toții prin Alexander Platz, pe la poarta Brandenburg și pe Under der Linden.

Și pentru că am avut colegi dispuși să viziteze și Pergamon Museum, din apropiere, am intrat și pe acolo. Știam că arheologii germani, înaintea altora, făcuseră cercetări și scosese la lumină, vestigiile ale anticilor orașe Troia, Mycene, Pergam. Dimineață am sosit în Stralsund și am mers în șantierul naval. Eram așteptați. Ni s-a arătat nava Siret pe care am fost repartizați, o navă de pescuit oceanic, tip Atlantic II, care se legăna între parâme. De la unul dintre membrii comisiei de recepție a navelor, am aflat unde era cantina șantierului și hotelul în care urma să fim cazați, până ce nava urma să fie predată echipajului român. După aceasta, fiecare putea să-și ia în primire cabina. Am avut vreo două zile libere, în weekend, să ne dezmeticim, umblând printr-un oraș cu vechi tradiții și uzanțe în construcțiile de nave, comerț, transporturi și pescuit. Hansa se organizase prin anul 1241, dar apele Mării Baltice, ale Mării Nordului și chiar ale oceanului Atlantic, au fost străbătute de navigatorii, pescarii și negustorii ce trăiau pe țărmurile lor, cu mult timp înainte.

La bibliotecă am găsit cărți, care istoriseau legăturile pe care orașul le avea cu pescarii din Bergen, cu negustorii și navigatorii orașelor Lubeck, Copenhaga, Talin, Riga și Novgorod, Stockholm, Birka, Visby, Hamburg, Amsterdam, Anvers, Londra. Frunzărind o carte despre Liga Hanseatică, am aflat că o mare parte a anului Marea Baltică era înghețată, aproape 5 luni și că exista o veche regulă care

interzicea plecarea navelor din port după Sfântul Martin (11 Noiembrie) și până de Florii, înainte de Paște. Din cărțile pilot ale Mării Baltice, care se aflau pe orice navă, se putea afla că în zilele noastre, în porturile Suediei și Finlandei, apropiate de Cercul Polar, intrarea și ieșirea navelor comerciale din porturi se face încă, în urma spărgătoarelor de gheață. De asemenea, am aflat că în trecut, în Marea Baltică existau pirați și că orașele Hansei au luat măsurile militare comune împotriva piraților, numiți „Frații Vitallieni”.

Ce să faci mai întâi, când te găsești printre atâtea lucrări valoroase ce-ți istoriseau despre vechiul cod de legi maritime al norvegienilor intitulat „Gulaping” din anul 940, de cel islandez numit „Gragas” despre orașele navigatorilor și comercianților de la Birka și Visby, care au traversat Marea Baltică și au ajuns coborând pe Nipru și pe Volga la Constantinopol, străbătând „Drumul de la varegi la greci”. Tot acolo am aflat de legile de la Visby și de faptul că a devenit capitală a Ligii Hanseatice și locul unde aceștia își păstrau tezaurul comun. În fugă am citit și ceva despre legile Novgorodului numite Skraa, din timpul cnezului Iaroslav cel Înțelept, ce conțineau dispoziții de drept maritim, câteva informații despre codul maritim danez de la 1508, uzanțele maritime ale Amsterdamului, legile de la Westcapelle. Și într-un oraș aflat la malul Mării Baltice, s-au mai aflat pasionați de istorie și de comerț și drept maritim, care cercetau documente scrise acum peste o mie de ani. Dar la ce te puteai uita mai întâi. Nu erau suficiente câteva ore. În ultimul an de liceu, văzusem filmul „Vikingii” cu actorul Kirk Douglas, a cărui prestație ne-a impresionat pe toți.

La scurtă vreme și în țara noastră se traduseseră câteva cărți despre incursiunile vikingilor împotriva orașelor Hamburg sau York, despre intrările lor pe Sena și pe Loara, despre atacul împotriva Parisului și dobândirea Normandiei, despre cuceririle lor în Marea Mediterană. La fel de mult ne impresionaseră în anii de liceu și lecțiile profesorului nostru de istorie Ion Grubea, care un timp fusese asistentul marelui profesor Nicolae Iorga. El ne vorbise despre expedițiile lor maritime prin Atlantic spre Groenlanda și țărmurile Americii, fără să știe că unul dintre elevii lui, va ajunge pe acolo. Cum navigau în larg ? După latitudinea aproximativă, pe care o măsurau ziua, la prânz, după Soare, noaptea după Steaua Polară și vântul constant ce le umfla pânzele suflând din pupa tribord. Tot de la el am aflat câte ceva și despre construcțiile lor de nave, despre navigația prin furtuni sau ghețari, despre comerțul și transporturile lor maritime și fluviale ce înconjurau Europa. Erau istorii erau mai puțin cunoscute pe la noi, dar acum vedeam că ele există.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu