

Din jurnalul unui brav navigator

Odată cu începutul noii săptămâni, am participat la probele de cheu și de mare, organizate de șantierul naval, înainte de predarea navei. După ce fiecare șef de compartiment și-a luat postul și oamenii în primire, au început să se verifice funcționarea motorului principal, motoarele auxiliare, a cârmei, a aparaturii de navigație și pescuit, a compartimentului frigotehniștilor, a celui de prelucrare a peștelui unde brichetele de pește erau înghețate până la - 48 de grade, a magaziiilor frigorifice, unde temperatura de păstrare a peștelui era de - 18 grade, a agregatelor fabricii de făină de pește, a magaziiilor nostromului, a bărcilor, plutelor și echipamentelor de salvare, a magaziiilor navei și instalațiilor de ridicare, a vinciului ancorei, a cabestanului, a instalațiilor pentru stingerea incendiilor cu apă sau spumă și a celor aflate pe comandă, pe punte, pe coridoare și în careuri, care puteau fi pornite în orice moment.

Tot echipajul avea de lucru, mai ales că unii, puneau pentru prima dată piciorul pe o asemenea navă. Navele de tip Atlantic II puteau pescui, în orice regiune a globului, pe orice vreme și putea transporta și descărca la o navă bază sau la un port apropiat circa 500 de tone de pește congelat. Când s-au repartizat cabinele, fiecare și-a luat în primire lenjeria. Până seara toate cabinele erau curate și puteau fi folosite.

Cambuza (magazia de alimente a navei), a fost pregătită să preia alimentele, pentru următoarele două luni. Bucătarul abia aștepta să-și înceapă activitatea. Biblioteca navei, era plină de scheme și fișe tehnice ale tuturor agregatelor și echipamentelor navei, dar scrise în limba germană, în care erau puțini cei care se descurcau. Dar pentru tehnicieni, schemele sunt scheme, în orice limbă. La scurt timp, nava Siret a ieșit în larg, cu pilot la bord. Probe de mare le-a efectuat în Marea Baltică, la Est de insula Rugen. S-a verificat timpul necesar pentru lansarea la apă și punerea la post a bărcilor de salvare, viteza navei care atingea 14,5 noduri în marș și 4,5 noduri în traulare, ancorarea și ridicarea ancorei, închiderea și deschiderea magaziiilor navei, funcționarea instalației de ridicare sau coborâre a greutăților din magazii, funcționarea vinciului traul, lansarea și aducerea la bord a traulului cu peștele pescuit, funcționarea diferitelor cabestane și caliorne care servesc la multiplicarea forței de ridicare a traulului. Există zone de pescuit pe glob unde peștele pescuit poate ajunge și la 50 de tone. Una dintre ele se afla în Nord Estul Oceanului Atlantic, între Norvegia și Groenlanda, Irlanda, Marea Britanie, Olanda, Belgia și Franța și se numea zona I.C.E.S. care furniza anual pescarilor statelor riverane, capturi de circa zece milioane de tone.

În Nord Vestul Oceanului Atlantic se afla o altă zonă bogată între țărmurile de Vest ale Groenlandei, Labrador, insula Newfoundland, care furniza circa trei milioane de tone, pe acolo pescuiau și navele noastre. Mai erau și alte zone bogate în resurse piscicole, cum erau zona Mauritaniei, unde trebuia să ajungem și noi, scaldată de curentul oceanic al Canarelor, zona din Africa de Sud - Vest, pe țărmurile Namibiei, la Sud de Fluviu Cunene, de-a lungul Coastei Scheletelor unde intenționau să ajungă și ai noștri, sau zona de Sud - Est a Argentinei, despre care se știa, de asemenea că era plină de resurse piscicole. Se știa că o navă germană, efectuase în această zonă, un pescuit de probă și că realizase o producție neașteptată, într-un timp scurt.



Dar zone bogate în resurse piscicole, mai existau și în Oceanele Pacific și Indian, în apropiere de Alaska, de China, Japonia și Taiwan, în Indonezia, Australia și Noua Zeelandă, care furnizau pentru hrana omenirii, alte zeci de milioane de tone de pește. În ultimii ani apăruseră probleme, cu limitele apelor teritoriale, pe care statele riverane le tot extindeau. Au ajuns să măsoare 200 de mile marine, adică circa 370 de kilometri. Se impunea ca statele, împreună cu Organizațiile Internaționale din subordinea Organizației Națiunilor Unite, să găsească împreună soluții multumitoare pentru toți.

Poate chiar să organizeze acțiuni și programe internaționale comune, de studiere a spațiilor maritime și oceanice. Bineînțeles, pescarii au probat și funcționarea plitei electrice, poziționată în pupa unde pe timpul pescuitului, se pregătea zilnic, ciorba de pește. După ce ne-am întors în port, au început să sosească alimentele, care au trebuit duse la cambuză și repartizate pe fiecare magazie, după temperatura la care trebuiau păstrate. Șantierul naval a predat navei o mulțime de materiale și piese de schimb, pe care fiecare șef de compartiment și oamenii lui, le-a pus la locul lor în magaziile proprii.

De la Tulcea a sosit un camion cu alte patru traule executate de Fabrica de Plase din Galați și în plus o serie de alte materiale ce urmau să fie folosite pentru remedierea sculelor și plaselor de pescuit, în caz de avarii. Au fost depozitate în magaziile șefului de echipaj și ale maestrului traul. În dimineața zilei următoare s-a desfășurat ceremonialul predării și primirii navei. Documentele au fost semnate de șeful comisiei de recepție a navelor, inginerul Radu Teodoriu, directorul tehnic al Întreprinderii de Pescuit Oceanic din Tulcea. La sfârșitul festivității, a fost ridicat la pupa pavilionul României. Prin Marea Baltică, Marea Nordului și Canalul Englez spre Insulele Canare A doua zi, nava Siret a părăsit portul Stralsund îndreptându-se spre Copenhaga și strâmtoarea Sund.

După ce pilotul a urcat la bord la Drogden, s-a navigat pe lângă castelul de la Helsingor sau Elsinore. Shakespeare a plasat aici acțiunea piesei sale „Hamlet”. Subiectul piesei Shakespeare l-a luat cartea „Historia Danica” a clericului Saxo Grammaticus. La noi filmul „Hamlet” a ajuns cu mult

timp în urmă, în 1954. În trecere prin strâmtoare, dar pe celălalt mal, am putut vedea castelul suedez de la Helsingborg, din apropiere de Malmo. Ambele castele te impresionau prin măreția lor. Am ieșit în larg, traversând strâmtoarele Kattegat și Skagerrak. Am debarcat pilotul la Skagen. Barometrul indica o vreme frumoasă, deși era toamnă, cu o presiune de 757 m/m coloană de mercur. Nu erau previziuni de furtună, așa ne-a ținut cât am navigat prin Marea Nordului. Totul era nou și interesant. Navigam prin locuri străbătute altă dată de vikingi. Și noi aveam pe nava noastră niște băieți de prin satele din Delta Dunării, obișnuiți și cu marea, care puteau fi luați drept vikingi. Numai că vorbeau limba română sau limba rusă. Apoi s-a intrat în Marea Nordului, unde cu mai bine de o mie de ani în urmă, Knut cel Mare a întemeiat vremelnice o uniune maritimă a Norvegiei, Scoției și Angliei.

În Marea Nordului există un trafic intens Mii de nave, de toate felurile, cargouri, mineraliere, petroliere, de pescuit oceanic, se întreceau să ajungă în marile și micile porturi ale Europei. Printre ele, Rotterdam le depășea pe toate. Putea adăposti și executa operațiuni portuare, pentru circa o mie de nave zilnic. O parte din mărfuri, rămâneau în Olanda, dar altele mergeau spre Germania și puteau ajunge chiar și în Elveția. Cam la fel de aglomerate erau și porturile Hamburg, Bremen, Amsterdam, Anvers, Bruges, din Vestul Europei, ori Londra, Hull, Newcastle, Aberdeen, ale Marii Britanii. Câte mii de nave intrau sau ieșeau din aceste porturi? Puteau ști numai autoritățile portuare și societățile de asigurări. Traficul maritim efectuat prin aceste mări era poate cel mai intens, din lume, așa că permanent trebuia să fim atenți, la navigația și comportamentul navelor mari, a petrolierelor, vrachierelor și mineralierelor de mare tonaj, care erau limitate în navigația și manevrele lor de pescaj, dar și de numeroasele nave mici ce străbăteau marea.

Mai erau și navele de pescuit, cu plasele lor întinse pe sute de metri, de direcția curenților de maree și de derivă, de platformele de foraj marin, de dispozitivele de separație a traficului, care pe timp de zi și de noapte, trebuiau evitate. În ultimii zeci de ani, pe platformele continentale ale statelor riverane s-au descoperit însemnate resurse de gaze și petrol. Au apărut sute de platforme de cercetare sau de foraj marin. Deci atenție! Mare atenție! Radarele funcționau permanent și ofițerii de cart, trebuiau să observe și să rețină orice informație furnizată de aparatura de navigație și farurile de la coastă. Pescuitul în apele naționale, dar și în largul oceanului a fost și a rămas o însemnată sursă de hrană. Zona I.C.E.S. apropiată de Vestul Europei, asigură anual cca. 10 milioane de tone de pește și alte resurse biologice ale mării, pentru o mare parte din populația continentului.

După masa de seară, dacă marea era mai liberă, coboram eu sau îi ceream lui Bazil, să meargă în careu și le vorbeam membrilor echipajului, cu harta fixată pe unul din pereți, despre istoria locurile prin care treceam. Harta de navigație a Mării Nordului ne amintea și de confruntările juridice dintre olandezi și englezi, dintre Hugo Groțius, autor al lucrării „Mare liberum” publicată în anul 1609 și John Selden autor al lucrării „Mare clausum” publicată anul 1635 privind libertatea mărilor, despre războaiele dintre Anglia, Olanda, Franța sau Spania, care încercau să-și impună supremația maritimă în transporturile navale și pescuitul maritim.

Preocupările juridice și economice ale englezilor din timpul lui Carol I al Angliei, continuate cu cele economice, au fost bine definite de Actul de Navigație a lui Cromwell din anul 1651. La fel au procedat și frații Iohan și Cornelius de Witt, care pe la mijlocul secolului al XVII-lea, au explicat parlamentului olandez, care erau „Adevăratele interese economice ale Republicii Olanda”. Amirali olandezi Tromp și Ruyter, au dus luptele navale la Texel și la Gravesend, pentru trecerea convoaielor olandeze spre Marea Mediterană, către Turcia, cu care încheiaseră „Capitulațiile” din anul 1610. Luptele navale și comerciale dintre Marea Britanie și Franța, au continuat prin publicarea Marii Ordonanțe Maritime a Franței din August 1681, întocmită de Colbert ministrul economiei, comerțului, flotei și porturilor al Franței. Legea a fost semnată și susținută de regele Ludovic al XIV-lea, lege care conținea prevederi referitoare la responsabilitățile Amiralității Franței, organizarea comerțului și contractele de transport de mărfuri pe mare, pescuitul în apele maritime ale Franței și



ale coloniilor sale din America.

Blocadei Maritime a Angliei îndreptată împotriva Franței după anul 1789 și urmărilor bătăliei de la Trafalgar, din 21 Octombrie 1805, Napoleon îi răspundea de la Berlin cu Blocada Continentală, instituită în anul 1806. Dar prin preocupările sale de elaborare a unor coduri civile (1804), comerciale (1808), penale (1810), Napoleon a stabilit baza noilor relații juridice în Franța. La rândul lor acestea au influențat întreaga activitate juridică a continentului. Problemele marinei, ale navelor, porturilor și pescuitului și-au găsit pe moment, locul în Codul Comercial, dar au fost apoi dezbătute, revizuite, completate în marea majoritate a codurilor juridice europene. Printre atâtea acțiuni economice și industriale, navigația și pescuitul rămâneau la fel de importante și necesare, iar reglementarea lor juridică, era imperios necesară.

S-a dovedit mai dificilă, decât a bănuiește Napoleon și juriștii secolului al XIX și XX. Apoi, după ce s-a trecut în Canalul Englez, s-a navigat prin apropierea țărmurilor Marii Britanii, prin zonele cu sisteme de separare a traficului, până aproape de intrarea pe Tamisa, iar de la Northforeland s-a intrat în Canalul Englez. Trebuia să ținem permanent seama, de curenții de maree, de direcția și viteza lor, de deriva pe care o adăugau, drumului navei în fiecare oră, de sistemul de separare a traficului și navigației în zonă, de reperele de la coastă, de navele far, de geamanduri, care toate încercau să te ferească de eșuări. De la coastă, mai multe servicii speciale de supraveghere a navigației, de pe țărmurile Franței și Marii Britanii, urmăreau drumurile și comportamentul fiecărei nave, al cărei nume și indicativ radio, era cunoscut de la insula Ouesant și până în portul de destinație. Nu se admiteau încălcări ale limitelor zonelor de separație a traficului, care era atât de intens. Puteau duce la accidente navale producătoare de mari prejudicii pentru ambele țări, iar amenziile erau usturătoare. Un exemplu de mare pericol pentru navigație, mediu și pescuitul celor două țări, a fost cel cauzat de eșuarea navei petroliere „Torey Cannon”.

Dimineață s-a navigat prin dreptul celor cinci porturi: Dover, Hythe, Romney, Rye și Hastings, cunoscute de pe la anul 1200 și folosite de englezi, pentru a ataca Franța, în timpul războiului de „o sută de ani”. Apoi s-a continuat drumul pe mare, la adăpostul țărmurilor înalte ale Angliei, prin apropierea porturilor Portsmouth, Southampton, Plymouth, Falmouth. Pe țărmurile Franței, între Calais, Dieppe, Le Havre și insula Batz, porturile aminteau de călătoriile mușchetarilor regelui, de navigatorii, pescarii, pirații și corsari ai orașelor și insulelor de pe țărmurile Franței, amintiți de Alexandru Dumas și de Victor Hugo. Pescuitul în apele Franței și ale coloniilor sale își avea reglementările sale. Unele interese economice privind pescuitul în Oceanul Atlantic și Marea Nordului, au fost înscrise în tratatul de Pace de la Utrecht, din anul 1713. La vremea aceea, printre prevederile tratatului de pace, au fost dezbătute nu numai, problemele referitoare la succesiunea la Tronul Spaniei ori problema Gibraltarului, ci și cele ale pescuitului în apele de Vest ale Europei sau din Nord Vestul Oceanului Atlantic.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu