

În cartul meu am traversat pasa de navigație și am trecut pe lângă cele cinci porturi: Sandwich, Romney, Hastings, Hythe și Dover, la care se adăugau și două porturi mai mici Winchelsea și Rye, unde au debarcat navele și armata lui William Cuceritorul, în anul 1066. Armatele lui s-au strâns la Hastings. După o luptă, crâncenă, regele Harold a murit în luptă. William Cuceritorul a dobândit coroana.

Printre alte măsuri luate, noul rege William I, a acordat porturilor unde s-a făcut debarcarea, dreptul de a avea un pavilion propriu „al celor cinci porturi” și privilegiile acestora de a asigura aprovizionarea cu nave, echipaje și alimente a armatele engleze, ce urmau să debarce în Franța. Pilotul pentru navigația spre Londra, a fost luat din rada portului Dover. Henric al VIII-lea, a înființat în anul 1520, vestita organizație de pilotaj, cunoscută sub numele de „Trinity House”. La început a asigurat navigația pe Tamisa, apoi și pe celelalte râuri ce aveau contact cu marea.

Piloții „frații bătrâni ai celor ce umblau pe mare”, cunoșteau navigația, reglementările pentru prevenirea coliziunilor pe mare și pe fluviu, curenții de maree, direcția, viteza și deriva pe care o cauzau, epavele, stâncile, bancurile de nisip și alte pericole ale fundului, aflate în șenalul navigabil al fluviilor, râurilor, sau apelor interioare navigabile, ce trebuiau evitate, șenalele navigabile ce trebuiau urmate. Piloții englezi organizau întâlniri anuale la Londra, de sărbătoarea „Sfânta Treime”. Un alt pilot l-a înlocuit la Gravesend și ne-a dus pînă în docurile de la Surrey, lângă Turnul Londrei. După acostare, au fost deschise magaziile.

Echipele de dockeri au urcat la bord și au început imediat descărcarea. „Time is money”, spun englezii. Acest proverb s-a răspândit mai întâi în lumea navigatorilor, a oamenilor de afaceri și apoi „punctualitatea” a trecut și la cei de la uscat. La bordul navei, timpul și acțiunile ce se realizau, erau înregistrate în jurnalul de bord. Se întocmea un „statement of facts” și mai apoi un „Time sheet”. Aveam multă marfă pentru Londra, în toate magaziile. Zilnic se lucra cu câte 2 sau 3 echipe. Serviciile erau asigurate de membrii echipajului care, supravegheau descărcarea dar și siguranța navei (activitate permanentă). Membrii echipajului aveau timp de odihnă dar și pentru a ieși în oraș, cu respectarea regulamentelor și a ordinelor comandantului.



El putea modifica, dacă era nevoie, orele de program. Eu și cei care făceau serviciul cu mine, după program, nu ne mai întorceam până ce nu se închideau muzeele. La englezi, nu se plăteau taxe de intrare. Și aveam ce vedea. Drumul de la navă, până în centrul Londrei, trecea pe la Catedrala Sfântului Paul, apoi ajungeam în Trafalgar Square, la National Gallery, Buckingham Palace, Clădirea Parlamentului, Westminster, Oxford Street, sau chiar mai departe, până la Albert and Victoria museum. Alții colegi au ajuns până la Observatorul Regal de la Greenwich. Câțiva s-au fotografiat cu un picior în emisfera estică și cu un altul în emisfera vestică.

Drumurile le făceam pe jos, pentru că nu prea aveam bani, sau așa cum spunea un glumeț de la navă, le făceam cu „mașina sindicatului”. Aveam antrenament și țineam la drum lung. Eram tineri și nu ne plângeam. Și eu și colegii mei, traversam Podul Londrei, o luam prin City. Am intrat și în catedrala Sfântul Paul. Știam că Sfântul Paul fusese un bun cunoscător al mării, al orașelor porturi ale Mării Egee și al Mediteranei, al marinarilor și legilor mării. Aceste informații sunt înscrise în Biblie, Noul Testament, Faptele Apostolilor. În Cap. 20 și 21, 27 și 28. Descrierea navigației în furtună și măsurile luate de cârmaci și de echipaj la bord, constituie un model pentru comandantii de navă, ai zilelor noastre, care trebuie să întocmească un „Protest de Mare” în situații de forță majoră.

Mergând mai departe la catedrala Westminster, pe care am vizitat-o tot atunci, am găsit, așezate alături, busturile lui Francis Drake și Isaac Newton. Primul a fost un mare navigator și pirat, explorator al Americii de Sud și al Pacificului, comandant al flotei militare engleze care a atacat orașul Cadiz, comandant al flotei engleze ce s-a opus Invincibilei Armate spaniole în Canalul Englez și în Marea Nordului, flotă care a reușit să o împrăstie pe cea spaniolă. Cel de al doilea, a fost matematician, fizician și astronom, președinte al Societății Regale mare om de știință, ce printre altele a descoperit legea atracției universale, a perfecționat sextantul, instrument nautic existent la bordul oricărei nave, care împreună cu cronometrul de bord, efemerida și tablele de calcul, erau folosite de peste 300 de ani, pentru stabilirea precisă a poziției navei, pe mare și pe ocean.

În Trafalgar Square, în apropierea columnei lui Nelson, amiralul englez care a menținut blocada engleză împotriva țărmurilor și a porturilor Franței și a împiedicat planurile lui Napoleon de debarcare în Anglia, am descoperit National Gallery din Londra, unde am reușit să vedem minunate lucrări ale unor pictori de talia lui Giotto, Tintoretto, Tițian, Leonardo da Vinci, Rembrant, Rubens, Bruegel cel Bătrân, El Greco, Velasquez, Goia, Murillo, Cezane, Monet, Reynolds, Turner, Montague Dawson și atâția alții, ale căror tablouri și nume, ți se învârteau în cap, transformându-te într-un iubitor de artă. Dacă intrai în muzeu, nu-ți mai era nici foame, nici sete, nici somn, nici nu te mai plângeai de oboseală, până ce muzeul se închidea seara. Și asta se întâmpla și în prima și în a doua și a treia și a n + 1 oară.

La întoarcere, în timp de două ore, făceai aproape zece kilometri, pe jos, până la vapor. Dar câte frumuseți aveam ocazia să vedem în Londra. Ca să nu merg singur, atâta drum, mai luam cu mine, unul sau doi băieți din cartul meu, să se bucure și ei de un astfel de răsfaț, care putea fi povestit cu plăcere și celor de acasă. Încercam să-mi imaginez oamenii și drumurile prin Londra descrise de Chaucer, Shakespeare, Defoe, Swift, Peppis, Fielding, Thackeray, Dickens, Shaw sau Bernal. Ziua următoare intrai de serviciu, de dimineață, până seara. Călăreai magaziile și scările de acces. Seara împreună cu electricianul de serviciu stabileai luminile și proiectoarele ce trebuiau să funcționeze pe punte și în magazii, verificai pontajele, ridicai sau coborai bigile cu băieții din tura de serviciu, ca să se poată descărca de pe centrul magaziilor, ridicai sau coborai cortul, pentru a acoperi magazia și a preveni ca ploaia să ude cheresteaua din hambare.



La bordul navei noastre nu existau capace moderne de închidere a magaziiilor tip Mac Gregor sau altele asemănătoare. În Marea Britanie, ploile erau dese. Trebuia să intervii repede. Să ridici și să fixezi corturile peste magazine. Într-o dimineață, plecând spre centru, împreună cu timonierii Florin Bompa și Mihai Panaitescu, ce făceau parte din tura mea și erau liberi, am văzut adunându-se în diferite puncte, ce duceau spre Westminster, mici grupuri de englezi. Nu am dat importanță acestui fapt, dar mai târziu, trecând prin fața catedralei, i-am regăsit pe mulți dintre ei, în jurul unor mici parcele, pe care se aflau înfipte stegulețe ce purtau însemnele Marii Britanii și numele celor căzuți în luptă, din fiecare regiment sau mare unitate navală. Stăteau tăcuți, respectoși și îngândurați.

Atunci miam dat seama, că era ziua de 6 Iunie, se împlineau 23 de ani de la data debarcării din Normandia, moment de mare dramatism, ce a schimbat soarta celui de al doilea război mondial. Se strânseseră să-și amintească împreună, de camarazii lor, căzuți în acea zi, dar și în altele, pe plajele și câmpurile de luptă. Ne-am înclinat și noi, în fața acelor însemne, ce aminteau de eroii Marii Britanii. Aveam și noi, eroii noștri, care au luptat pentru România și așteptau să ne amintim de ei. Dar când a venit Duminică, cei care nu eram de serviciu, ne-am dus să vedem schimbarea gărzii la Palatul Buckingham. Am prins o vreme cu mult soare și o mare mulțime, câteva mii de oameni, care veniseră să asiste la această ceremonie.

Anglia știa să arate celor prezenți, că putea avea și zile frumoase. Mă gândeam la Shakespeare. Apoi în cursul săptămânii următoare, muncitorii portuari englezi „ne-au făcut-o”. Au declanșat o grevă, ce a făcut să tremure întregul sistem managerial portuar englez. Au coborât de pe navă, lăsând o coțadă de cherestea de fag, de circa 2 tone, prinsă în ganciul (cârligul) magaziei nr. 2 și i-au cerut comandantului și secundului, ca nimeni să nu o atingă. Era munca lor și făcea parte din procedeele lor de luptă, pentru menținerea sau câștigarea drepturilor ce li se cuveneau, conform legislației maritime engleze.

Așa că nava Eforie a mai stat încă 2 săptămâni, până ce dockerii au reluat lucrul. Greva lor, nu s-a organizat numai în bazinele și docurile de la Surrey, unde se mai aflau încă 2 nave românești, care descărcău ca și noi, ci în toate celelalte bazine și docuri de pe malurile Tamisei, dar și în cele de la Rainham, Daggenham, Chatham. La bord, ne făceam serviciile de gardă. În timpul liber plecam în

oraș cu timonierii sau marinarii din tura mea. Am ajuns până în imensul Hyde Park, în Oxford Street, la British Museum, cu celebra sa bibliotecă, la Albert și Victoria Museum, cu câteva milioane de exponate, printre care și achizițiile lui James Cook de prin Mările Sudului, la Muzeul de Istorie Naturală, unde copii de școală, măsurau cu pasul lungimea dinozaurilor.

Unii dintre noi au ajuns pe stadionul Wembley, la Old Royal Naval College Greenwich, unde tinerii englezi, studiau tainele marinei. Alți colegi, achiziționaseră un televizor, second hand. Aveau la ce urmării meciurile de fotbal și pe cele de box. După ce dockerii și-au obținut drepturile, lucrul a fost reluat. După ce s-au semnat actele de primire a mărfii, am plecat cu pilot la bord din Surrey Dock, pe Tamisa, pe lângă Turnul Londrei, pînă la ieșirea de pe fluviu.

De aici, ne-am îndreptat, pe pasele de navigație și zonele de separație a traficului spre Hamburg, pentru a încărca cocs. Pe drum am fost surprinși de o furtună, care sufla din babord, dinspre Islanda. Barometrul a înregistrat o presiune atmosferică de 712 m/m, coloană de mercur și temperatura a scăzut brusc, atingând 5 grade în acea perioadă a anului. A trebuit ca nava să fie întoarsă cu prova în vînt și pentru a face față valurilor mari, 9 - 10 grade pe scara Beaufort, să ținem la capă, reducînd viteza. Timonierii de cart, aveau grijă să nu scape nava între valuri. Nava avea un tangaj pronunțat, iar clinometru măsura benzi de 25 - 30 de grade. Mâncam în căni, o fiertură, cît mai comestibilă. Conservele de mazăre și fasole, parcă erau pregătite pentru astfel de situații, când pe plitele electrice din bucătărie, nimic nu mai stătea în loc.

În cabine dormeam pe jos, pe câte o pătură, cu mâinile și picioarele desfăcute, proptite, în chesonul de haine, în birou, în plafon, într-o poziție cît mai sigură. Ne-am trezit duși de furtună pe coasta Olandei, aproape de Texel. Noroc că furtuna a ținut numai 3 zile. Vîntul a mai căzut și valurile s-au mai micșorat. O hulă care a răscolit Marea Nordului, ne-a însoțit pînă la Hamburg, clătîndu-ne din babord. Când am intrat în Hamburg, pilotul ne-a spus că valurile mari, ajunseseră pînă în oraș și multe cartiere ale orașului fuseseră inundate. Cu tehnica lor portuară, nemții ne-au încărcat în 6 ore. Aveau instalații portuare, care ridicau vagoanele și le deșertau, prin niște cupe metalice, direct în magazie. Abia am avut timp să-mi cumpăr câteva vederi.

Am plecat din port, în aceeași zi, în care am intrat. Am navigat prin Marea Nordului, pînă aproape de Nord Foreland, apoi de la Dover am navigat pe Canalul Englez pe pasele recomandate. De la farul St. Catherine de pe insula Wight și pînă la farul Start Point în Sudul peninsulei Cornwall. Vîntul ce sufla din Nord Est ne-a obligat să navigăm la adăpostul coastelor înalte ale Angliei. De la Land s End, am navigat spre Sud Vest, traversând Biscaya, pe care am găsit-o, neașteptat de liniștită. Am determinat poziția navei măsurând cu radarul, relevmente și distanțe la Ortegale, La Coruna și Finisterre. Cu radiogoniometrul, am măsurat relevmente radio la Vigo, Porto și Aveiro. De la Peniche am revenit la radar, determinîndu-ne poziția cu relevmente și distanțe la Sintra, Cap de Roca și Cascais. Am intrat pe fluviul Tejo și am acostat în port, la Lisabona.

Aici am preluat o încărcătură de plută, de 1500 de tone pe punte, pentru Constanța. Încărcarea s-a terminat în 36 de ore și fiecare dintre noi, a mai putut ieși în oraș. Erau multe de văzut. Într-un parc din centrul orașului, am găsit un monument, ridicat în memoria acelor navigatori portughezi, care au explorat oceanele globului, ajungînd în Angola, la Capul Bunei Speranțe, în Mozambic, în Brazilia, Arabia, India, China, Indonezia. Pe o stradă din centrul orașului, l-am văzut pe celebrul Eusebio, fotbalist din echipa lor națională. În dimineața următoare am navigat pînă la Cascais și apoi am întors spre Sud, cu vîntul din pupa. Am trecut la 3 mile marine de Capul Sao Vicente și am schimbat de drum spre ESE. În drum spre Gibraltar, am lăsat la babord, Huelva, Chipiona (intrarea pe fluviul Guadalquivir, spre Sevilla), Sanlucar de Barrameda, Cadiz, Capul Trafalgar și Stânca de la Gibraltar.

Se poate scrie o carte întregă, despre aceste locuri și porturi. Pînă la insula Alboran, am navigat cu o viteză de de 14 noduri, care s-a menținut pînă în dreptul Algerului și apoi a Capului Farina (În

antichitate se numea Capul Frumos) în apropiere de portul Utica, înființat cu 3000 de ani în urmă de fenicieni. În antichitate în dreptul lui, staționa o navă militară cartagineză, care scufunda orice corabie străină, ce înainta spre Vest.

În timpul celui de al doilea război punic, cartaginezii mai înființaseră un punct de observare aproape de Gibraltar și Mastia, oprind ieșirea navelor străine spre Atlantic. În drum spre insula Malta și Cap Passero, am discutat la careu, despre navigația și comerțul desfășurat de-a lungul timpului în Mediterană, apoi despre lupta pentru supremația navală în Marea Mediterană, care s-a desfășurat pe timp de mii de ani, despre deschiderea care s-a produs, după construirea Canalului Suez și despre flotele comerciale, ale statelor din Marea Mediterană.

Printre acestea, o situație specială, o avea flota comercială a Greciei, cu cele circa 3.000 de nave, pe care le întâlnești peste tot. S-a navigat apoi spre Capul Bon, insula Pantelaria, s-a trecut la Nord de insula Malta. În Marea Egee, simți că te apropii de casă. Apoi, pe drumurile obișnuite s-a navigat spre Constanța, unde am descărcat pluta, apoi spre Galați, unde am descărcat și coxul. După descărcare, nava a fost adusă din nou, la încărcare de cherestea în Bazinul Nou. Nava Eforie a navigat până în anul 1973.

Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*