

Începând cu data de 1 octombrie trebuia să mă prezint la sediul companiei noastre ROMLINE - Constanța pentru o nouă ambarcare. Îmi plăcea să fiu punctual. Am luat din București trenul potrivit și dimineață am sosit în Constanța. În port se făcuse schimbul de ture între cei care lucraseră pe timpul nopții și cei care urmau să lucreze pe timp de zi. Cu forțe proaspete, macaralele de cheu își reluseră activitatea în forță. Navele aflate la cheu, încărcau sau descărcau tot soiul de mărfuri. Garniturile de tren ce se formau în port, erau îndreptate spre porțile de ieșire. Scrâșnete metalice, ordine și expresii care de care mai colorate, ale șefilor echipelor de docheri, accelerau ritmul activităților portuare. Cam pe la ora 8:30 am intrat în clădirea companiei și am trecut pe la dispecerul de serviciu. Acesta întocmea situația navelor necesară directorului general Groze și celorlalți directori. Am aruncat o privire pe panoul din fața lui, pe care erau afișate numele navelor aflate în voiaj, în porturile din țară și din străinătate, în șantiere de reparații.

Erau destule. Fiecare cu problemele proprii. În birourile clădirii companiei Romline funcționari își suflecaseră mânele, înainte de a se apuca să rezolve miile de radiograme cu situațiile și cererile sosite de la nave. Câțiva navigatori, de toate gradele și funcțiile, umpleau coridoarele trecând de la un birou la altul. Înceleau să-și rezolve probleme personale, de ambarcări, debarcări, concedii, plăți de salarii, medicale. Toți erau grăbiți. Când ești în țară, observi cât de prețios este timpul care nu-ți ajunge. Pe holul de la etajul I l-am întâlnit pe directorul serviciului personal învățământ Alexa Blanche (Alec, cum îi spuneau cei din promoțiile mai vechi, sau chiar colegii lui de an). Ieșise îngândurat din biroul directorului general Gabriel Groze, cu mai multe hârtii în mână și traversa holul, ca să intre în biroul lui, aflat pe același culoar. Și eu îl știam din anii în care urmam Institutul de Marină Civilă din Constanța. Era cu doi sau trei ani mai tânăr.

Când m-a văzut pe hol, la câțiva pași, chipul lui îngândurat s-a înseninat, ba chiar cred eu că am sesizat un zâmbet. Poate de bucurie. Evrica! Am descoperit! Am găsit soluția, s-a exprimat el, scoțând faimosul strigăt al lui Arhimede, când a descoperit legea care l-a făcut renumit. În marină se folosește pentru calculul cantității de marfă aflată la bord, pe baza măsurării pescajelor prova, pupa și centru ale navei (afundarea navei). M-a luat cu el în birou, a închis ușa. M-a invitat să mă așez lângă biroul lui și a cerut prin telefon secretarei o cafea pentru mine și un ceai de plante pentru el. În plus a cerut ca momentan să nu fie deranjat de nimeni, sub nici un motiv. În câteva cuvinte, mi-a vorbit despre nava Ro/Ro „Tuzla”, construită cu câțiva ani în urmă, într-un șantier naval din Republica Democrată Germană, pe la Stralsund sau Rostock. Fusese închiriată cu ceva timp în urmă, unei companii americane de navigație, printr-un contract „Time Charter”, ce angajase nava și un echipaj românesc.

Probabil americanii au ajuns la concluzia că este mult mai ieftin ca transporturile lor de mărfuri în cabotaj să le facă cu nave și echipaje ale fostelor țări socialiste, printre care și cele românești. În baza unui astfel de contract, cu mai multe sau mai puține clauze, nava Ro/Ro „Tuzla” navigase de câteva luni între porturi aflate pe coasta de Est a Statelor Unite. De curând, după descărcarea mărfurilor transportate în ultimul voiaj, avusese la bord un incendiu, în compartimentul mașini. A fost remorcată și acostată în siguranță, la una din danele portului Fort Lauderdale de pe coasta de Est a Statelor Unite.

Trebuie să-ți spun, a continuat el, că situația meteorologică din întreaga zonă, aflată la Nord de portul Miami, din acel celebru triunghi al Bermudelor, fusese răscolită în urmă cu câteva săptămâni de uraganul Andrew, care lăsase în urmă un mare prăpăd. Pentru că o parte a echipajului fusese angajat de armatorul american, cu marinari de la Romline Constanța, dar conducerea navei (comandantul, secundul, șeful mecanic, șeful electrician, radiotelegrafistul și bucătarul) o făcuse personal, aceștia părăsiseră nava, lăsând echipajul fără comandant și fără șefi de compartimente. Din acest motiv, autoritatea portuară, din Fort Lauderdale (ținând seama de starea de nesiguranță în care se afla nava și restul echipajului ei, într-o regiune, bântuită de uragane) a informat conducerea Romline din Constanța și a cerut de urgență, să fie trimis un comandant și șefi de compartimente,

pentru a pune nava, în condiții de siguranță.



L-am completat spunându-i că „Buna stare de navigabilitate în care trebuie să se afle orice navă aflată în ocean, în mare, în port, într-o astfel de situație, impune ca la bord să se afle un comandant, cu un echipaj competent și suficient, pentru a putea acționa corespunzător, indiferent de vremea pe care o întâmpină”. Oricum, pentru a putea părăsi portul și pleca într-un nou voiaj, nava trebuia reparată. O clipă s-a oprit și mi-a cerut câteva amănunte în legătură cu voiajele pe care le-am făcut

după terminarea Institutului de Marină. S-a interesat în special, dacă am mai ajuns prin porturi ale Statele Unite.

I-am confirmat faptul că am navigat prin Oceanul Atlantic și că am intrat și în apele teritoriale ale Canadei și Statelor Unite, dar că am intrat numai în portul Saint John's din Newfoundland, port al Canadei.

- Dar vrei să mergi ?

- Da.

Nu am mai fost niciodată prin porturile lor. Probabil sunt multe lucruri interesante care ar merita să fie văzute. Mi-a cerut să-mi beau cafeaua și să-l aștept, până ce va ieși de la directorul general. S-a înapoiat, după circa zece minute și mi-a spus că a obținut acordul directorului general, cu numirea mea pe funcția de comandant al navei Tuzla, cu plecare urgentă. Urma ca peste o oră, să-i întâlnesc pe cei care mă vor însoți la București, pentru a obține de la ambasadă, vizele de intrare în Statele Unite. La orele 12:00 i-am întâlnit în biroul directorului Serviciului Personal Învățământ pe cei ce urmau să meargă la navă. Erau cu câteva promoții mai tineri. Singur radiotelegrafistul Radu Constantin era mai în vârstă. Din vedere îi cunoșteam pe mulți dintre ei. Ne-am dat întâlnire pentru ziua următoare, în București, în fața ambasadei Statelor Unite, la ora 12:00.

În aceeași zi, am plecat la Frankfurt, unde am urcat într-un alt avion care urma să traverseze Atlanticul, cu destinația Miami. După ce, cu două luni în urmă, se produsese uraganul „Andrew”, uragan de cea mai mare forță (vânt cu peste 120 Km/oră), care traversase statul Florida și produsese mari pagube, în regiunile și orașele aflate la nord de Miami, era firesc ca autoritatea portuară din Fort Lauderdale să nu-și dorească o bătaie de cap, suplimentară, cu o navă românească, ce rămăsese fără comandant și șefi de compartimente, navă care pentru a putea pleca din port și a naviga, avea nevoie de reparații și de echipaj complet. În plus nava Tuzla, se afla în cunoscuta zonă a triunghiului Bermudeilor, în care se produceau cele mai puternice uragane din acea parte a Oceanului Atlantic și nimeni nu putea bănui, când urma să se producă uraganul următor.

În aeroportul din Miami, am observat multă lume grăbită. Servicii vamale și de immigration atente, își făceau datoria, dar pe noi, ne întârziu. După o altă oră, am trecut și noi, de autoritățile lor din aeroport. Agentul navei din portul Miami și un reprezentant al Registrului Naval Român, care sosise mai înainte, pentru supravegherea lucrărilor de reparații, ne așteptau la ieșirea din aeroport, cu un stegulet, pe care era înscris numele navei noastre. Am urcat într-un microbuz care ne-a dus în Fort Lauderdale, la nava Tuzla.





Echipajul ne-a primit cu atenție și curiozitate. Am avut impresia că se obișnuise să stea la bord, fără comandant și fără șefi de servicii, făcându-și un program, cam după voia lor. În ora următoare, am făcut cunoștință. După aceea, cei proaspăt sosiți la bord, ne-am dus bagajele la cabine. Apoi am coborât în compartimentul mașini, pentru a vedea la fața locului ce s-a întâmplat. Deși conducerea companiei Romline fusese informată despre situația navei, a sălii mașinilor și a echipamentelor ei, de către inginerul Registrului Naval Român care fusese trimis cu ceva timp mai înainte, am comunicat și noi situația, informând că așteptăm instrucțiuni.

De la inspectorul RNR, am aflat că lucrările de reparații întârziu și urmau să fie pornite când compania armatoare Romline Constanța, va dispune de banii necesari și el însuși a cerut, să fie repatriat. Pentru că în acest moment nava se afla în siguranță, îndeplinind cerințele autorităților portuare, inginerul R.N.R. nu mai avea motive să mai rămână. Înainte de plecare, agentul navei mi-a lăsat cartea lui de vizită și telefonul la care putea fi găsit. Pe navă, șefii de compartimente nu au avut de la cine să-și ia în primire inventarele. Le-am cerut să facă observații în legătură cu echipamentele aflate în compartimentele lor. Șeful de echipaj mi-a raportat că nu mai primise materiale de curățenie de luni de zile și că echipajul se descurca cum putea. În orele următoare, shipchandlerul a trecut pe la navă, urmat la scurt timp de cineva de la autoritatea portuară și vreo doi - trei români, care se pare că se cunoșteau bine cu unii dintre membrii echipajului, semn că ai noștri reușiseră să-și facă cunoștințe pe plan local. Am fost curios să știu cine sunt și ce relații există între ei și membrii echipajului, dar nu am aflat.

Nu exista nici o evidență a persoanelor care până atunci, urcaseră pe navă. Am cerut secundului să întocmească dintr-un caiet mare, pe care l-am găsit pe comanda de navigație, un registru de scară, la care să adauge un tabel al celor ce urmau să efectuează serviciul de gardă. După masa de seară, prima masă caldă, de la sosirea noastră la bord, am adunat echipajul și le-am vorbit despre situația noastră și despre obligația fiecărui om din echipaj de a respecta la bord normele înscrise în Regulamentul Serviciului navelor maritime civile românești, iar în oraș, legile Statelor Unite. Dar care sunt acestea m-a întrebat cineva din echipaj, că noi nu le-am găsit la bord? Am răspuns că în principiu, sunt asemănătoare cu cele ce există și sunt respectate pe navele și în porturile noastre.

- Cum așa ?

- Ei bine, trebuie să vă spun, că legile maritime, fluviale și portuare ale tuturor statelor lumii, posesoare de nave, se aseamănă, iar navele trebuie să îndeplinească condițiile de siguranță, chiar dacă sunt în port. Dar pentru că suntem în port și avem un timp, ceva mai liber, vă anunț, că în următoarele zile vom efectua împreună rolurile navei, pentru cazurile de pericol (cum ar fi lansarea bărcii și repunerea ei la bord, măsurile ce se iau în caz de om la apă, prevenirea și combaterea incendiilor pe navă, combaterea găurilor sau infiltrațiilor de apă pe navă, prevenirea și combaterea gazelor, curățenie pe navă, prevenirea și combaterea poluării (cu hidrocarburi și orice fel reziduri).

Este nevoie să știm să acționăm individual și în colectiv, în cadrul serviciului de gardă pentru a combate orice pericol. Serviciul de gardă, va cuprinde, un echipaj minim de siguranță, format dintr-un ofițer de punte, un ofițer mecanic, un timonier sau marinar și un motorist. Ofițerul secund va întocmi acest grafic chiar acum. Nimeni nu se va putea schimba, în cadrul turelor de servicii organizate, fără acordul meu. Orice membru al echipajului, după ce și-a îndeplinit orele de serviciu, de siguranță, este liber să plece în oraș. Totuși nu întârziați în oraș, mai mult decât orele pe care le aveți libere. Un alt coleg așteaptă să fie schimbat.

În privința documentelor navei (certificatul de naționalitate al navei, certificatul de tonaj, certificatul de bord liber, certificatul de siguranță al construcției, certificatul de siguranță al echipamentului de salvare, inclusiv al plutelor de salvare, certificatul de siguranță radiotelegrafică și certificatul de siguranță radiotelefonică) au fost depuse la Căpitania Portului, după sosirea navei în port. Probleme, au început să apară chiar de a doua zi. Un ofițer al căpitaniei portului, a venit să inspecteze nava, să verifice documentele echipajului (carnete de marinar, brevete sau certificate de capacitate și valabilitatea lor), cambuza, alimentele aflate în cambuză, combustibilul ( motorina ), uleiurile și apa aflată la bord, starea generală a navei, comanda de navigație, compartimentul mașini (unde se declanșase incendiul), careurile ofițeri și marinari, bucătăria, cabinele, instalația de legare și ancoraj, cabestanul, panoul cu rolurile navei.

Pe la prânz a venit la bord un preot al orașului, care s-a interesat de echipaj, de credința și de hrana lor. Împreună cu șeful mecanic, secundul și șeful de echipaj, am verificat magazia nostromului. Nu ne-a venit să credem că putea fi atât de lipsită de materiale. Nici un fel de diluant, vopseluri, materiale de curățenie, cârpe, stupe, detergent ce ar fi putut fi folosite pentru curățarea compartimentului mașini, unde avusese loc incendiul. Funiginea se prinsese atât de zdravăn de pereții compartimentului, că nu mai putea fi scoasă în nici un fel. Nici măcar săpun nu exista. Am cerut ofițerului de gardă să ceară documentele de identitate a fiecărei persoane care urcă la bord, să noteze în registrul de scară, toate informațiile privind: numele, prenumele, funcția, etc. persoana de la bord, cu care dorește să se întâlnească, ora sosirii și ora plecării, dar să o aducă mai întâi la mine.

Să o privesc în ochi. Tot în registrul de scară, erau trecute pentru fiecare membru al echipajului care nu se afla în serviciu de gardă, ora plecării și ora sosirii la bord. În vreo câteva zile, întreaga comunitate de români din sudul statului Florida, a aflat că la bordul navei Ro/ Ro Tuzla nu mai urcă la bord, cine vrea și când vrea. Ba au sosit la bord și câțiva dintre românii aflați prin oraș, care doreau să-mi dea tot soiul de sfaturi, spunându-mi printre altele că sunt rigid, că acum mă aflu în America și că aici ne aflăm în țara libertății. Da, le-am răspuns și eu, suntem în America, dar la bordul navei suntem în România. Și o astfel de informație, a ajuns și la urechile autorităților portuare și a prelaților, care din când în când, treceau pe la navă și care, până să venim noi, urcau și coborau de pe navă, după cum le poftea inima. Am observat că unii dintre prelați cunoșteau o parte din membrii echipajului nostru. Probabil aceștia mai trecuseră pe la bisericile sau clădirile de cult la care ei slujeau.

Poate chiar participaseră la sărbătorile bisericesti și praznicele ce se organizau la sfârșitul slujbelor. Dacă respectau în oraș legile americane, erau liberi să se ducă unde vroiau. Când am ieșit în oraș, eu și șeful mecanic Topalov Ion, un marinar cu state vechi, potrivit de statură, dar isteț foc, de pe la

Tulcea, ne-am plimbat cu folos. Am descoperit biblioteca centrală a orașului, mult mai bine dotată decât mi-am închipuit. Am găsit mai multe lucrări de drept maritim, care mă interesau. Nu-mi venea să cred, că am găsit o lucrare complexă de drept maritim din Marea Britanie în 14 volume și o alta realizată de juriști ai Statelor Unite, în 12 volume.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA  
ROMÂNĂ *Independența  
prin Cultură*