

Într-o altă zi, am descoperit universitatea din Fort Lauderdale (ulterior am aflat că sunt mai multe corpuri) și biblioteca ei, unde am descoperit marea enciclopedie americană, care număra vreo 44 de volume. Am căutat să văd ce scria despre România. Erau vreo 16 pagini. Am găsit un articol despre Nicolae Iorga, în care se menționa că scrisese o istorie a turcilor și peste 10.000 de articole. Am găsit și articole despre Mihail Eminescu, Nicolae Titulescu, Mircea Eliade, Henry Coandă, Corneliu Mănescu și mulți alți oameni valoroși ai României.

Preotul paroh, de la una din bisericile orașului, care mai trecuse pe la navă, m-a întrebat, de ce nu vin și eu la slujbele ce se țineau în lăcașele lor de cult. Cred că erau interesați să afle cât mai multe despre noi, care veneam dintr-o țară, fostă socialistă. Am discutat cu el despre Mircea Eliade, autorul celebrei lucrări despre Istoria Religiiilor. Am aflat că a fost profesorul lui la Universitatea din Chicago, pe când își făcea studiile.

Atunci i-am spus că prin școlile noastre din România se făcea carte, că Mircea Eliade era român, locuise în București, pe strada Mântuleasa și că și eu am locuit, nu departe de casa în care a locuit el. În legătură cu invitația pe care mi-a făcut-o, i-am răspuns că eu sunt comandantul navei și că nu voi merge nicăieri neinvitat. - Dar, dacă vă invităm, veniți? - Invitați-mă și am să văd eu ce am să fac. - Atunci considerați-vă invitat pentru sâmbăta următoare. Am mulțumit pentru invitație. I-am spus că voi mai veni cu unul sau doi membri ai echipajului. (Știam că în cazuri deosebite, pot hotărî, după cum sunt împrejurările, respectând legislația României).

- Nu-i nici o problemă, mi-a spus el. În zilele care au urmat, am avut de rezolvat probleme de vapor. În primul rând am organizat o verificare a modului în care membrii echipajului își cunoșteau rolurile navei și cum acționau în caz de pericol (lansarea și punerea la post a bărcilor de salvare, prevenirea și combaterea unui incendiu la bord, folosirea materialelor de vitalitate, gaze).

O radiogramă ce ne-a sosit din partea conducerii companiei Romline Constanța, ne-a cerut să întocmim inventare pentru toate compartimentele navei. Ne-am apucat de treabă și am realizat-o. Ne-a luat o mulțime de timp. Dacă asta era cererea, asta făceam. Sâmbăta următoare a sosit la scara navei, o mașină trimisă de preot, pentru a ne aduce la biserică. Mai mult lată decât lungă. Ca să nu merg singur, i-am luat cu mine pe șeful mecanic Topalov Ion și pe telegrafistul nostru Radu Constantin. Toată săptămâna mă gândisem la această invitație.

Voiam să rezolv și o problemă mai delicată, a membrilor din echipaj, care trecuseră pe la biserica la care slujea el și poate participaseră la vreuna din mesele care se organizau cu enoriașii lor, fără a face vreun gest de mulțumire. Am lăsat la bord secundul navei, ca să mă înlocuiască și m-am suit în mașină, împreună cu cei amintiți mai sus. În mijlocul orașului, lângă un magazin mare, plin cu de toate, pe care-l vizitasem în alte zile, a rugat persoana care conducea mașina să oprească. Am intrat în magazin și am cumpărat un buchet mare de trandafiri, pe care abia îl puteam duce. Pastorul ne aștepta la intrare. I-am înmănat buchetul de trandafiri și i-am spus că doresc să-l primească, din partea mea și a echipajului navei noastre, din respect pentru el, biserica și enoriașii lui.



S-a bucurat și mi-a mulțumit. După ce am intrat într-o sală mare (ca să nu spun imensă), împreună cu ceilalți enoriași, am văzut că buchetul de trandafiri, adus de mine, se afla printre alte buchete de flori, chiar în fața amvonului. Sala era plină. Ne-am așezat și noi, pe una din bănci, încercând să nu deranjăm pe nimeni. Peste puțin timp a început slujba și predica. La un moment dat, vecinul meu, american, care stătea pe aceeași bancă cu mine, mi-a făcut semn să mă uit la pastorul aflat la amvon. Probabil le comunicase enoriașilor lui, cine suntem.

Pastorul mi-a făcut semn să ne ridicăm și atunci circa 3.000 de enoriași, participanți la slujbă, au început să ne aplaude. Ne-am îndreptat privirile către pastor, către enoriași, doamne, bărbați și copii, ne-am înclinat capetele, mulțumind pentru gestul lor de simpatie și ne-am așezat la locurile noastre.

Pastorul și-a continuat slujba, care a mai durat un timp, conform ritualului. La terminarea slujbei, o mulțime de femei și bărbați, de toate vârstele, au venit spre noi și ne-au strâns mâinile, adresându-ne cuvinte frumoase, de simpatie. Pastorul, a venit spre noi și ne-a condus spre o grădină, aflată în incinta bisericii, unde, pe mese, erau așezate o mulțime de gustări și bunătăți. Ne-a așezat la o masă de mai multe persoane și ne-am trezit în jurul nostru, cu o mulțime de doamne, care mai de care mai frumoase și mai atente cu noi. S-a discutat despre America, despre literatură, despre muzică, despre scriitorii ei, cei mai buni și despre oamenii ei de vază.

Le-am spus că și pe la noi, în România au fost traduse și publicate multe din lucrările scriitorilor americani valoroși, din care am amintit pe Benjamin Franklin, Mark Twain, Lion Feuchtwanger, Henry Longfellow, Jack London, James Fenimore Cooper, Theodore Dreiser, Hemingway, Arthur Miller. Și acum ce citiți? Am găsit o lucrare mai complexă, scrisă de mai mulți oameni de știință americani, coordonată de editorul șef Maynard, care a fost tradusă și în limba română și se numește „Organizarea Activităților Economice”.

A fost publicată în 5 volume, care merită citită. S-a mai discutat o vreme despre filmele „Vikingii”, „Ulise”, „My fair lady”, „West Side Story” și „Pe Aripile Vântului” care au ajuns și pe la noi. Printre altele au fost amintiți renumiții cântăreți Louis Armstrong, Elvis Presley și compozitorii George

Gershwin și Leonard Bernstein. Ne-am luat rămas bun de la gazde.

Am mulțumit pastorului pentru primirea și surpriza pe care ne-a făcut-o. Mașina bisericii ne-a adus înapoi la navă. Din ziua aceea nu a mai venit nici un control al autorităților portuare peste noi. În schimb, la fiecare sfârșit de săptămână, un microbuz al bisericii sosea în fața navei, șoferul spunându-ne că a fost trimis să ne ducă pe unde vrem, în Florida. În acest fel membrii echipajului au putut vedea pe îndelete orașul, plajele, orașele apropiate, cum era orașul și portul Hollywood (unde acostau marile nave de pasageri ce faceau curse prin insulele din Marea Caraibelor sau prin Oceanul Atlantic), Boca Raton, chiar muzeele de la Cap Kennedy (Cap Canaveral). Prin poștă, am trimis inventarele cerute de compania noastră Romline Constanța. Nu ne-au răspuns.

În schimb, a venit un expert constructor de nave și echipamente de navigație, care a fost autorizat de companie să facă o inspecție și o evaluare. Era un semn că nu eram uitați. În legătură cu condițiile de muncă, sănătate, hrană și viață la bord, într-o altă zi a venit un inspector, care le-a verificat. Tot el a verificat contractele de muncă și statele de plată a indemnizației de străinătate, pentru fiecare membru al echipajului. Am informat armatorul și am înscris informații despre vizita și controlul acestuia, în jurnalul de bord. Fiecare dintre noi, încerca să înțeleagă planurile armatorului nostru în legătură cu nava. Nici eu nu știam mai multe. Totuși îmi făcusem obiceiul să analizez fiecare opinie. Dintre toți, se pare că șeful nostru radiotelegrafist, era cel mai aproape de adevăr. Într-o zi stând de vorbă și-a expus părerea. Armatorul are nava avariata.

Pentru a o repune în navigație, trebuie să o readucă la condiția de „Bună Stare de Navigabilitate”. Cei care urmau să verifice starea tehnică a navei, înainte de plecarea din port, erau autoritățile portuare din Fort Lauderdale. Și americanii știau să inspecteze orice navă, mai ales că la bordul ei avusese loc un incendiu. În plus, erau foarte grijulii în legătură cu siguranța echipajelor. Probabil, în tot acest timp, la Romline Constanța au fost cercetate ofertele șantierelor navale din porturile americane, sau a celor din porturile aflate în statele mai apropiate, cum ar fi spre exemplu cele aflate în insulele statului Bahamas, care nu erau departe.

Dar pentru reparații era nevoie de bani. Ai companiei sau ai altcuiva (om de afaceri). Se pare că de pe piața americană, compania Romline nu a găsit nici un investitor, care să ofere banii de reparație, deci un împrumut, care să fie rambursat în timp, din navlurile care se puteau obține, exploatând nava în această regiune a oceanului.



Pentru că staționarea navei la cheu în portul Fort Lauderdale costă, armatorul are ca variante de urmat: - Să ducă nava într-un port, unde reparațiile să coste cât mai puțin; - Să o vândă unui cumpărător, la un preț mic; - Să o abandoneze; Se pare că, până în prezent nu s-a hotărât. Dar trebuie să se hotărască cât mai repede, pentru că staționarea în port, la cheu, costă. A avut dreptate. În săptămâna care a urmat, Romline Constanța a trimis bani pentru provizii, materiale necesare reparației, pentru combustibil și uleiuri. Am făcut aprovizionarea navei în cel mai scurt timp și am așteptat. Săptămâna următoare a sosit la bord directorul general, însoțit de un inspector al Registrului Naval Român. S-a discutat cu cei de la autoritatea portuară și cu directorul unei agenții de remorcaj maritim, posibilitatea de a remorca nava până în portul Freeport din Grand Bahamas.

S-a obținut permisiunea Căpitaniei Portului de a remorca nava până în șantierul naval al acestei insule. În ziua următoare, a sosit remorcherul american care a remorcat nava până în Freeport, aflat la circa 100 de mile distanță. Lucrările de reparații au durat două săptămâni, timp în care echipajul a avut timp să viziteze insula. Unii dintre noi se duceau dimineață în piață să vadă ce au mai adus pescarii. Se găseau scoici uriașe la preț de un dolar, caracatițe și pești de tot felul. Luarea în primire a lucrărilor s-a făcut în prezența directorului general.

Nava urma să facă drumul până la Constanța, într-un singur motor, cam cu jumătatea vitezei obișnuite, pe un drum ce trecea chiar prin mijlocul Triunghiului Bermudelor. Port de escală urma să fie Las Palmas în insulele Canare.

În hotărârea pe care a luat-o directorul general, se pare că a primat, posibilitatea ca în caz de nevoie, nava să fie luată la remorcă de o navă românească ce transporta minereu de fier sau alte produse din Brazilia. Și erau destule nave românești, care navigau pe această rută. Directorul general și inspectorul R.N.R. urmau să întoarcă în țară, pe calea aerului. Plecarea din Freeport s-a făcut cu un pilot și un remorcher al portului, care ne-a lăsat la circa trei mii distanță, față de port. Se pare că nu puteam scăpa prea ușor de situații neprevăzute, pentru că imediat ce ne-am eliberat de remorcher, am constatat că pasul reglabil al elicei, nu funcționa.

Șeful mecanic și mecanicii lui, au coborât în sala mașinilor, pentru a debloca pasul elicei. La punte, după ce am determinat poziția navei cu radarul și cu relevele am constatat că suntem rapid deviați de o ramură a curentului golfului spre mal. Am fundarisit imediat ancora din babord, cu o lungime de lanț, mai întâi de trei chei de lanț (75 m), pe care pentru a fi siguri că suntem sigur ancorați, i-am suplimentat până la 200 de m, adică opt chei de lanț, din zece, cât era lungimea totală a lanțului ancorei.

Dar tot eram în pericol. Dacă scăpăm din ancoră ? În plus, pentru siguranță, am cerut mecanicilor, să elibereze și ancora din tribord, care rămăsese înțepenită, cu altă oază, din alt voiaj. După vreo două ore de muncă, a fost remediat pasul reglabil al elicei. Am virat ancora și am pus mașina pe drum. Navigam cu un singur motor și viteza noastră nu depășea 9 noduri (cca 17 km/oră). Am navigat pe N. W. Providence Channel, trecând pe lângă portul Nassau și insula Andros. Apoi am navigat pe drumurile obișnuite din arhipelagul insulelor Bahamas, spre insula Haiti. În NV insulei, am trecut pe lângă insula Tortuga (insula broaștei țestoase) aleasă mult timp ca bază a piraiților din Caraibe, apoi pe lângă Insulele Haiti (Hispaniola), Republica Dominicană și Porto Rico, chiar prin mijlocul renumitului triunghi al Bermudelor.

Tot timpul parcurgerii drumului printre insulele arhipelagului Antilelor Mari am navigat având deasupra capului, nori groși de furtună, care parcă ne apăsau, deși apele Oceanului Atlantic, erau de un calm impresionant. În rest nu am observat nimic deosebit nici când am trecut chiar pe deasupra gropii din apropierea insulei Porto-Rico (9.200 m). De la insulele Virgine (U.K.), am pus prova pe Insulele Canare (Spania), până la care am făcut vreo 8 zile.

Am intrat pentru două zile în Las Palmas de Gran Canaria și am îmbunătățit provizia cu citrice, banane și pepeni. Echipajul a vizitat orașul și plajele sale pline de turiști sosiți din țările aflate în Nordul Europei. Din Las Palmas de Gran Canaria am navigat direct spre Tanger, la intrarea în strâmtoarea Gibraltar, unde o ramură a Gulf Stream, care ne-a purtat de-a lungul coastei de Nord a Africii, ne-a mărit viteza, cu aproape 4 noduri, până aproape de insula Malta. Am traversat apoi Marea Ionică și am intrat în Marea Egee. Simțeam cum ne apropiem de casă, de Constanța. Am traversat Marea Egee și am intrat pe strâmtoarea Dardanele, apoi în Marea Marmara și în strâmtoarea Bosfor.

În Marea Neagră ne simțeam ca acasă. Am ajuns dimineața la Constanța. Am intrat în port, cu pilot la bord și am acostat în dana 14, lângă clădirea companiei Romline Constanța. Am trecut pe la directorul general Gabriel Groze și apoi la directorul de personal Alexa Blanche, căroră le-am prezentat raportul de călătorie. M-am întors la navă. Am dat ordinul pentru adunarea echipajului în careul marinari. În câteva cuvinte am mulțumit întregului echipaj, pentru că șiau făcut datoria, că ne-am putut îndeplini misiunea și că m-au ajutat atât de mult. Am strâns mâinile tuturor, le-am urat să aibă un concediu plăcut și să ne întâlnim pe alte nave. Mi-am luat bagajul și am trecut pe la serviciul personal, unde mi s-a aprobat cererea de concediu.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu