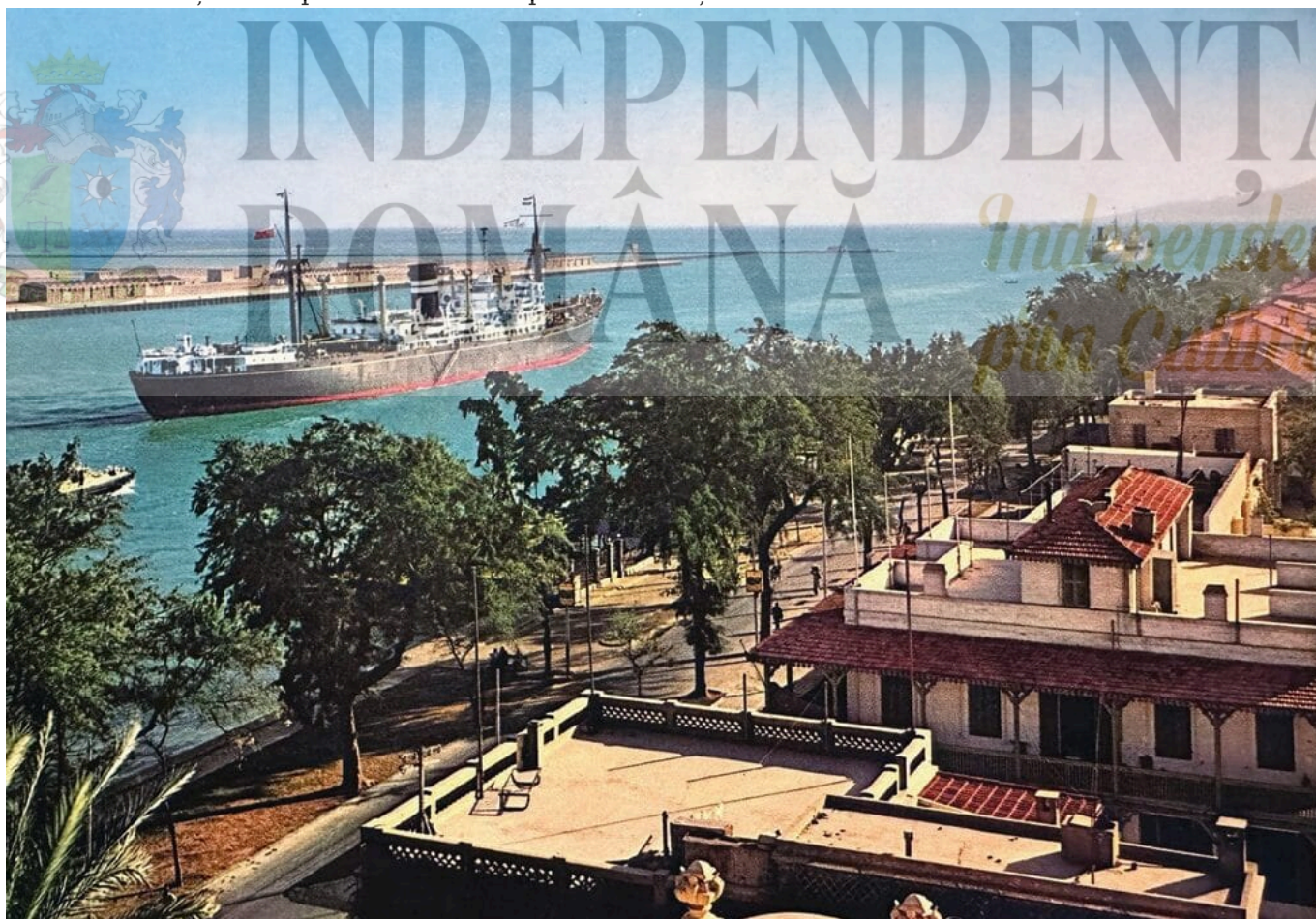


După sosirea la Constanța și terminarea descărcării, celor 12.000 de tone de orez aduse din China, nava București, a intrat în șantierul naval, pentru inspecția anuală a Registrului Naval Român, (organ de supraveghere și control a stării tehnice a navelor), care a fost urmată de mici reparații în compartimentul mașini. Oricât erau de mici, reparațiile, acestea totuși durau. Așa că m-am trezit ambarcat pe nava „DEVA” o navă de 4.500 tone tdw, a companiei noastre „NAVRUM” - Constanța, care urma să plece în voiaj spre Izmir și Mersin, porturi ale Turciei în Asia Mică.

În perioada sărbătorilor de Crăciun și Anul Nou, era greu de format echipaje, gata să plece la drum și fiecare comandant sau șef de compartiment își dorea oameni pricepuți și disciplinați, în fiecare post. M/N „Deva” făcea parte dintr-o primă serie de zece nave, ce fuseseră construite în Șantierul Naval Galați. Pentru că acest tip de nave s-au dovedit a fi reușite, același șantier naval urma să construiască în anii următori alte 16. Navele din această serie, aveau trei rânduri de magazii, cu capace etanșe Mc. Gregor, erau propulsate de un motor principal Schultzer, de 5.000 C.P. sigur în funcționare, pe orice vreme, care asigura navei, o viteză de 12,5 Noduri.

Cel mai des navele noastre ajungeau prin porturile Mediteranei și ale Europei de Vest, dar au făcut și traversade lungi până în China, unde datorită pescajului redus și cunoscutului flux și reflux zilnic (în Canalul Englez, Marea Nordului, India și Extremul Orient) putea intra cam prin toate porturile. De data aceasta, nava M/N „Deva” încărcase ciment adus de la Medgidia, laminate de la Galați, marmură, granit și travertin de la Rușchița, cherestea de brad și fag adus din fabricile de cherestea de la Suceava și Bicz pentru cele două porturi turcești.



La bordul navei l-am găsit pe comandantul navei, căpitanul de cursă lungă Mihai Delegeanu, un alt vechi ofițer de marină comercială, de care mai auzisem prin port și care mai avea vreo câțiva ani până la pensionare. Chiar dacă nu te cunoștea personal, te primea și te asculta cu destul de multă amabilitate, dar trebuia să-i vorbești, clar și concis și ca să te accepte să faci parte din echipaj, trebuia să dovedești că îți place meseria.

Nu purta barbă, pipă, tatuaje și accesorii pe brațe, pe care la vremea aceea, noi, cei sosiți din alte orașe sau localități din țară, le consideram obligatorii pentru un comandant, bătrân lup de mare. Era cunoscut în toată flota, pentru comportamentul său apropiat de echipaj și pentru priceperea lui de a comanda o navă comercială ca a noastră. Privindu-l, nu ai fi crezut că dispune de o atât de serioasă cultură și experiență marinărească, dar ne-a dovedit-o de mai multe ori. Era sigur pe el, dar ca atâția oameni din flotă, plecase de jos. Cei de la punte de la timonă și magazii, mecanicii de la santină.

Ca să poată grăbi încărcarea, în această perioadă a sărbătorilor, cu mari lipsuri de personal, își adusesese soția la bord și făceau împreună, carturi și servicii, pentru a nu întârzia programul navei. Verifica personal poziția coletelor și legăturilor mărfurilor în magazii, măsurile de siguranță, amararea și stabilitatea tuturor mărfurilor ambarcate la bord, pe timp de iarnă, formarea echipajului (voia să știe cu cine pleca la drum) și aprovizionarea navei înainte de plecarea navei în voiaj. Secundul navei Nicolae Boboc, înalt și voinic, obișnuit și el cu navele militare, cu disciplina și cu marea, sosise de două zile la bord. Preluase și el o parte din sarcini, se băga peste tot, ca să înțeleagă bine nava, cu toate compartimentele, instalațiile și echipamentele ei.

Era exigent, iar pe timpul voiajului s-a dovedit a fi și un bun coleg. Își încheia orice conversație, spunând o glumă, zâmbind sau râzând prietenește. Aici la bordul navei „Deva” își completa din mers cunoștințele specifice marinei comerciale, bazate pe marinărie, navigație de cursă lungă, intrări și ieșiri din porturi, drept, comerț, transporturi maritime și activități portuare, acțiuni de asistență și salvare. În scurt timp a aflat că și ele necesitau eficiență, precizie și siguranță permanentă, pentru navă, marfă, echipaj și navigația ei. Din când în când îmi cerea mie și lui Gheorghe (Gică) Sava, care eram mai tineri, cu materia mai proaspătă, câte o carte de specialitate.

Se pregătea să dea examenul de căpitan de cursă lungă și-l ajutam și noi, fiecare cu experiența și cunoștințele noastre. Urmărea sau memora fiecare acțiune a comandantului. Și asta însemna să pricepi și să urmărești problemele navei de încărcare, asietă, stabilitate, rezistență, flotabilitate, compartimentare, echipaj, condiții de muncă și de odihnă, hrană, rezerve de alimente, apă, combustibil, uleiuri, piese de schimb, atât pe mare, cât și în port și multe altele. Când am urcat la bord, el era ofițerul de gardă pe navă. Supraveghea încărcarea ultimelor coțade de ciment și laminate pentru portul Izmir din Turcia. Nu prea avea timp. M-a prezentat comandantului, mi-a dat cheia de la cabina mea și mi-a spus că la ora 19:00, mă așteaptă să-l schimb. Am alergat în oraș să-mi iau cele necesare pentru voiaj. Începând cu ora de schimb care mi-a fost fixată, am intrat de serviciu pe navă. Secundul întocmea planul de încărcare și ne cerea respectarea lui.

Tot el supraveghea menținerea în siguranță a navei și mărfii, sănătatea tuturor celor de la bord, ce urmau să plece în voiaj, calculul cantității de marfă încărcată conform conosamentelor, pescajele și multe altele. Noi urmăream situația încărcării, în fiecare serviciu de gardă. De când am sosit la bord, l-am văzut purtând permanent și consultând cărți de specialitate și documentația pentru comandant întocmită de șantierul constructor, pe care o împrumutase de la domnul Comandant Delegeanu. Era conștient de valoarea și utilitatea ei și îl tot ruga pe comandant, să-i permită să o mai țină. Pe baza cargo-planului stabilea poziția mărfii în magazie, numărul de colete pe care îl conținea fiecare conosament și orice alte greutăți ambarcate la bord, cum erau alimentele, apa, uleiul pentru motoare, cantitatea de combustibil necesar voiajului și rezerva necesară, funcție de care calcula valoarea înălțimii metacentrice transversale, a asietei și pescajelor și în cele din urmă asupra stabilității navei.

Trecea toate informațiile într-un desfășurător, care-i permitea să-ți răspundă în orice moment, la orice întrebare, privind situația încărcării. Ofițer maritim II, care răspundea de navigație, era Gheorghe (Gică) Sava, un tânăr ofițer al marinei comerciale. Îl întâlnisem după intrarea mea în Școala Militară Superioară de Marină. Era în ultimul an și se pregătea să susțină examenul de brevet. Făcea parte din prima serie de ofițeri ai Marinei Comerciale a României. Noi cei care

formam seria noastră, de viitori ofițeri punțiști, mecanici și electricieni, eram cu trei ani mai tineri decât promoția lor. Ne uitam la ei, ca la niște zmei. Și trei ani de experiență în plus la bord, înseamnă mult. Ieșiseră ofițeri de marină civilă. Umblaseră prin țări străine. Cândva, urma să fim și noi ca ei. Și tot așa. Dar cât vom mai avea de învățat până atunci. Apoi nu l-am mai văzut prin port.

Fusese în voiaje, la cursă lungă. Acum, când l-am întâlnit din nou. În câteva vorbe mi-a spus că făcuse voiaje peste voiaje, pe nave mai mari sau mai mici, în Mediterană, în Atlantic și prin mările din Nordul Europei, prin Golful Persic. Trecuse și de Cercul Polar ajungând în Norvegia. Dublase și Capul Bunei Speranțe. Când am schimbat serviciul, aș fi vrut să-l întreb mai multe, dar mi-a spus că în voiaj, o să avem mai mult timp, ca să aflu ceea ce mă interesează. Acum, când stătea atât de puțin în țară și acasă, timpul nu-i mai ajungea. Cred că nu mai dura mult și îl pierdeam și pe el dintre burlaci. În timpul serviciului meu de gardă, aflasem de la timonierul de serviciu, Victor Ciumacenco, care mă ajuta, pontând marfa la magazia II și III, dar care făcea și funcția de vardie la scara navei, că mulți dintre cei pe care-i aveam la bord, vânturaseră și ei oceanele, în lung și în lat.

Își spuneau unii altora că prinseseră scoici pe chilă (pe burtă), care nici după reparațiile din șantierul naval, nu se lăsau duse. Trecând pe lângă comandant, pe când el urmărea cu privirea stivuirea coletelor în magazia prova, dar și sosirea proviziei, alimentelor, pieselor de schimb necesare noului voiaj, l-am auzit fredonând o arie celebră din opera Aida. Poate văzuse și filmul despre viața lui Giuseppe Verdi. Asta-i bună! Și eu care credeam că în capul unui comandant de navă comercială, trebuie să existe numai calcule de stabilitate, diagrame și formule de calcul trigonometric al poziției unei nave pe mare și pe ocean sau expresii de shipping, business, trade terms și abbreviations, pe care le căutam prin toate cărțile și documentația folosită la punte.

Mai târziu m-am convins că citea mult. Dar în primul rând documentația de navigație, cărțile de pilotaj, ghidul operațiunilor de intrare în porturi și documentația șantierului de construcții navale, pentru comandanții navelor comerciale. Dimineața, doamna Delegeanu a coborât de pe navă și a plecat acasă. În ultima zi, echipajul s-a completat cu un șef telegrafist, un șef de echipaj, doi timonieri, doi marinari și un bucătar șef. Numele lor le-am aflat mai târziu, când am adunat carnetele de marinar și de vaccinuri, pentru controlul de plecare al navei. La mașină, șeful mecanic maritim Ion Adam, înalt și slab, cu părul alb, cel mai în vârstă de la navă, avea experiență și pe navele mai mari, dar și pe cele mai mici. Îi plăcea să navighe pe lângă casă, prin porturile Levantului, ale Greciei, Italiei și Spaniei, dar îi plăcea să iasă și la Ocean. Avea în subordine doi ofițeri mecanici, un șef electrician (care era și șef și subordonat) și doi motorști. Ne întâlneam cu ei la careu.

Noi le ceream să mai bage câte un dinte, să sporească viteza, ei ne cereau să le arătăm poziția când ne vizitau prin cart sau să le spună ce distanță mai aveam până la Cap Matapan sau Cap Farina (intrarea la vechea Cartagină) sau Cap Guardafui (punct de aterizare pe coasta Somaliei, în Africa de Est). După ce nava a încărcat mărfurile pentru porturile Izmir și Mersin din Turcia, am luat provizia, am ambarcat 100 de tone de apă potabilă, 150 de tone de motorină, câteva butoaie cu ulei pentru motorul principal, motoarele auxiliare, instalația ancorei, cabestan, și un butoi cu ulei, pentru bigile instalației de încărcare/descărcare.

De ce așa de puțină apă? Pentru că nava transportă marfă, nu apă. Iar la bord, apa nu se risipește. La pupa, lângă ușa bucătăriei, băieții au amarat un butoi cu varză murată. Îi aflu valoarea abia pe timpul voiajului. În dimineața zilei următoare am pornit la drum, ieșind din portul Constanța și navigând de-a lungul coastei României și Bulgariei, la zece mile marine de țarm. Un vânt aspru ne însoțea suflând dinspre Nord Est, dinspre Crimeea.

Temperatura în comanda de navigație nu depășea 5 grade, dar conform tradiției marinărești, ușa din tribord rămânea deschisă, pentru ca cei din comandă să poată auzi orice sunet, orice strigăt pe navă, orice cerere de ajutor. Marea era cam agitată, forța 5 pe scara Beaufort. Nava fiind apupată cu circa

70 de cm, valurile ne ajungeau prin pupa și ne creau un tangaj și un ruluiu pronunțat. Treceau chiar și peste copastia navei și ajungeau chiar și pe covertă. De asta verificam la fiecare ieșire din cart, chiar și pe timpul nopții, modul în care erau amarate și păstrate obiectele fixate pe punte. Poziția navei o determinam cu farurile de la Constanța, Tuzla, Mangalia, Șabla. După amiază, după ce am trecut de Caliakra, am pus prova pe Bosfor. Dintre noi, ofițerii de la punte, singur secundul mai hrănea pești, dar își revenea. Era ambițios. Nu se plângea.

Când clinometru înregistra un ruluiu ce depășea 25 de grade, se ducea singur la copastie. Discuta câteva clipe cu pești, le dădea câteva indicații, pentru că era obișnuit, să dea ordine, dar se întorcea curând și își vedea de cartul lui, ținându-se de suportul radarului, sprijinindu-se când pe un picior, când pe celălalt. În ziua aceea, echipajul nu a prea trecut pe la careul unde serveam masa. Mai toți se mulțumeau cu pâine prăjită, cu unt sau cu brânză și un ceai. Dar lămâile au dispărut. Când s-a întunecat, am ajuns în rada portului Turkeli, pe malul European, unde era locul de așteptare, pentru navele ce urmau să facă tranzitarea din Marea Neagră spre Marea Marmara. Cam după un sfert de oră, după ce au intrat în strâmtoare, două nave ce așteptau de mai mult timp, am primit aprobarea să intrăm și să tranzităm strâmtoarea. Eu fiind cel mai tânăr am coborât cu documentele sanitare și de tranzitare în șalupa ce făcea controlul navelor la Buyuk Dere.

Au verificat Certificatul de Naționalitate și Certificatul de Tonaj. Apoi chitanța, două ștampile, a noastră și a lor. După care m-am înapoiat pe navă, încălecând peste copastie și ținându-mă de balustradă. Am prezentat comandantului Delegeanu documentele, ștampila navei, chitanța eliberată de ofițerul turc. Am traversat strâmtoarea, la crepusculul de seară. Iarna, se întunecă repede. Ne verificam poziția cu farurile de pe malul European. Nu se mai simțea vântul care ne însoțise în Marea Neagră. Pentru a nu împiedeca tranzitarea obișnuită a Bosforului, navigam cu toată viteza. Pe timpul nopții, ghiceai manevrele sau intențiile navelor, după poziția luminilor de la catarg, sau din borduri (verde în tribord, roșu în babord). Ne țineam în siajul navei din prova și păstram viteza. Pe strâmtoare nu se făceau întreceri. Schimbările de drum, trebuiau efectuate repede. Navigam la două, trei cabluri de malul European. În comanda de navigație comandantul Delegeanu se afla permanent. Noi ofițerii de punte, ne mai schimbam.

La trecerea pe Bosfor, nimeni nu voia să doarmă sau să stea la cabină. Începând de la cetatea Rumili Hisar și până la Ahirkapı, nu am mai coborât de pe comandă. La fel și ofițerii mecanici, pe care îi puteai găsi cu ajutoarele lor pe puntea bărcilor sau în spatele coșului. La podul care trecea peste strâmtoare, unind Asia cu Europa, am ieșit în borduri. Zgomotul mașinilor în trecere pe pod, nu înceta. Apoi a urmat zona luminoasă a strâmtoării: Cornul de Aur, Biserica Sfânta Sofia, farul de pe insula Leandro, portul de la Haydar Pașa, geamandura de schimbare de drum spre Galipoli. Comandantul era cu mâinile pe radar, ofițerul II cu mâna pe telegraful care asigura legătura cu compartimentul mașini. Secundul îl dubla pe comandant.

Eu supravegheam vizual mișcarea navelor în strâmtoare. Printre noi, timonierul de cart, era atent la fiecare ordin primit de la comandantul navei, pe care-l repeta. Pe timpul traversării Bosforului se manevrează destul de des, uneori cu schimbări de drum de zeci de grade. Nu sunt premise confuziile. Trebuie să acționezi repede, cu multă precizie. În Marea Marmara am intrat în carturi normale, până la Galipoli. Strâmtoarea Dardanele am trecut-o pe timp de zi. Totul este interesant. Comandantul Delegeanu ne-a arătat la farul de la Eceabat și geamandura de la Nara, locul pe unde perșii regelui Xerses au trecut în Grecia Continentală, pe timpul războaielor Greco - Persane. Mare atenție s-a acordat trecerii înguste de la Canakale (lățimea este de numai 8 cabluri, viteza curentului este de cca. 4 noduri). În fiecare secundă trebuie luată măsura potrivită.

Peste 10 minute am ajuns la traversul monumentelor închinat în memoria celor care au luptat pentru cucerirea sau pentru apărarea Dardanelor. Au murit foarte mulți de fiecare parte. La ieșirea de pe strâmtoarea Dardanele, pe malul Asiatic se aflau ruinele Troiei. S-a discutat câteva

Din jurnalul unui brav navigator-Voiaj de iarnă al navei „Deva” în Marea Egee și Mediterana de Est I

minute despre Troia și războiul troian, care a fost purtat în special pentru supremație maritimă, despre dreptul și comerțul maritim al acelor timpuri, inițiat de fenicieni, continuat de crețani, despre navigația spre vest a troienilor.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ *Independența
prin Cultură*