

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

### II

După ieșirea de pe Dardanele, am navigat spre Sud, pe lângă insula Tenedos, până la Cap Baba. Am lăsat la babord insula Lesbos și navigând cu atenție, prin nordul insulei Chios, am pătruns în zona anticului port Focea și apoi în golful Izmir. În portul Izmir am descărcat jumătate din marfă. Nava noastră fusese încărcată astfel încât să se păstreze pe timpul navigației spre Mersin, o apupare de cca. o jumătate de metru și o stabilitate transversală suficientă pentru o navigație în siguranță, pe coasta de Sud a Turciei.

Era totuși luna ianuarie și o furtună în Marea Egee sau în Marea Mediterană, e totuși furtună. Trebuie să ai în vedere unde poți găsi un loc de adăpost sau pe unde poți trece în siguranță spre Cnidos. S-a lăsat insula Chios la tribord, apoi am trecut pe lângă cetatea Ceșme (locul unei celebre bătălii navale, 6 -8 iul. 1770, din timpul războiului ruso-turc din anii 1768-1774, încheiat cu pacea de la KuciukKainargi), despre care noi, românii, am mai auzit.

A fost acordat tuturor navelor indiferent de pavilionul pe care-l purtau, permisiunea de a trece strâmtoarele Dardanele și Bosfor și de a pătrunde în Marea Neagră, pe care turcii o consideraseră un lac turcesc. Aici comandantul ne-a amintit că în antichitate, existau navigatori care parcurgeau drumul din Lacul Maiotis (Marea de Azov) și portul insulei Rhodos, în 10 zile. Însemna că traversau Marea Neagră, navigând cu vântul de Nord-Vest din pupa, direct pe intrarea în Bosfor, apoi navigau pe timp de zi, folosindu-se de soare, iar pe timpul nopților cu Lună, folosindu-se de lumina ei.

Trebuie să subliniem priceperea navigatorilor antici, care, pentru că nu existau faruri, memorau nume a zeci de insule din Marea Marmara (Propontida), Marea Egee și Marea Mediterană, forma, dimensiunile, înălțimile și aspectul lor, posibilitățile de navigație pe timp de zi și de noapte, vânturile, curenții marini, posibilitățile de adăpost și aprovizionare cu hrană și apă. Informațiile de navigație ce se găsesc în Iliada și Odiseea lui Homer, Munci și Zile a lui Hesiod, se regăsesc în Cărțile Pilot din zilele noastre.

Comandantul Delegeanu a adăugat informația că în Cronica lui Eusebiu inclusă de Diodor din Sicilia în lucrarea lui Biblioteca Istorică (tradusă și în limba română) se găseau referiri în legătură cu lupta pentru supremație maritimă, începută, probabil cu mult înainte de războiul troian (lupta dintre fenicieni și cretani pentru controlul comerțului maritim și navigației în Marea Egee, este mult mai veche) și a fost continuată până în zilele noastre. Apoi s-a navigat spre insula Rhodos, lăsând la babord insulele Patmos și Kos, pentru a ajunge la promontoriul de la Knidos și continuând navigația printre insulele Cariei.



După ce am trecut de insula Rhodos, în drum spre portul Mersin, comandantul Delegeanu ne-a provocat la o discuție despre legile navigației și comerțului maritim din perioada regelui Alexandru Macedon, continuată și în epoca Elenistică, în Marea Mediterană și despre una dintre ele, mai cunoscută, care era Lex Rhodia de Jactu (Legea din Rhodos a aruncării) care confirmă comerțul intens maritim, ce se efectua între navigatorii și comercianții statelor aflate în jurul Mediteranei. Au fost preluate de romani de la greci și folosite în întregul Imperiu Roman, care avea în mijlocul său Mediterana.

Provinciile Imperiului Roman, trimeteau în Italia o mare parte din produsele lor (numai flota de transport cereale din Egipt, Siria, Sicilia, Cartagina, Nordul Africii, Spania, Galia, număra peste 1.000 de nave, care efectuau circa 3 sau 4 voiaje pe an). Așa reușeau romanii să asigure populației Italiei pâine și circ, dar comerțul maritim însemna transportul pe mare a mult mai multor bunuri. Decretul Impăratului Dioclețian privind prețurile produselor din imperiu o confirmă. Am înaintat spre portul Mersin navigând prin nordul Ciprului. Portul era încărcat. Se făceau transporturi de citrice spre Europa. Am ancorat pe un fund stâncos. Un vânt puternic ne-a obligat să schimbăm ancorajul și să ne apropiem de port. În dimineața următoare, am intrat în port.

S-a lucrat cu instalația de încărcare/descărcare a navei. Descărcarea a durat trei zile. S-a predat marfa și s-au semnat documentele. Armatorul a găsit la Port Said o partidă de baloturi de bumbac și alta de cauciuc natural, pentru Veneția. După o zi și o noapte de navigație spre Port Said, am acostat la o dană comercială în port. Imediat au sosit câte două barje mari, de câte 2.000 de tone. Muncitorii portuari au lucrat bine, folosind cârlige de oțel, care le-a ușurat manipularea și stivuirea coletelor în magazii. O barjă mai mică a adus baloturile de cauciuc, care au fost ambarcate în magazia din prova. După trei zile s-a terminat încărcarea. Am plecat la drum, navigând la Sud de insula Creta, apoi în SudVestul Peloponezului, portul Pilos (Navarin), Golful Corint.

Până aici s-a nimerit să avem timp favorabil. Nava mergea cu toată viteza. Comandantul Delegeanu ca să ne facă o plăcere a trasat drumul navei pe Canalul Itaca, spre Cap Ducatto, având la babord

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

### II

insula Kefalonia. Înainte de prânz s-a purtat o discuție despre călătoriile lui Ulise în jurul Siciliei, despre cunoștințele lui Homer despre navigație și drept maritim, atât de precise, despre insulele Ionice (Zante, Kefalonia, Itaca, Levkas (Santa Maura), Corfu. O furtună zdravănă, dinspre Nord-Est forța 9 pe scala Beaufort, ne-a clătinat în strâmtoarea Otranto, în Marea Adriatică și ne-a împins pe țărmurile și insulele Croației. Așa am învățat insulele (Miliet, Korcula, Hvar, Brac, Sibenik, Otok, Pag, Cres, Kîrk), poziția lor pe harta Croației și drumurile lor spre porturile Rijeka, Zara, Split, Dubrovnik. Apoi am traversat nordul Mării Adriatice, până pe coasta Italiei, intrând în golful Venetiei. Am intrat cu pilot la bord pe la intrarea de la Malamoco și am navigat până la Mestre.

Am descărcat cu macarale de cheu, în patru zile. Shipchandlerul ne-a dus cu mașina lui la Venetia. Am văzut de unde se putea lua autobuzul sau trenul. Până și-a încărcat mașina, comandantul, șeful mecanic, telegrafistul, ofițerul maritim II și cu mine, am vizitat Piața și Biserica San Marco, palatala Dogilor (pe afară), Biblioteca Marciană, Muzeul Academiei Venețiene. Toate se aflau în apropiere. Puteam spune că a fost o plimbare, dar mai mult am alergat. Întrun anticariat aproape de piața Carlo Goldoni, am găsit o lucrare despre muzeele Lombardiei. Am răsfoit-o. Am găsit câteva fotografii și informații despre Padova cu celebra ei universitate înființată în anul 1222. Și cărturarul nostru Constantin Cantacuzino Stolnicul, a urmat cursurile ei. Poate vom ajunge și noi vreodată pe acolo. Neam întors la vapor în 10 minute cu trenul.



În zilele următoare au reușit să ajungă în Venetia, toți membrii echipajului. După descărcare, am intrat în portul Ravena, pentru încărcarea unui conosament mai mare de utilaj petrolier, pentru portul Tripoli din Libia. Pe acolo lucrau și petroliștii noștri. Am stat la încărcare o săptămână. Lucrau cu macarale de cheu, de 6 tone. Când am plecat în oraș împreună cu timonierii mei, am trecut pe lângă liceul care purta numele lui Dante Aligheri, celebrul autor al lucrării Divina Comedie tradusă la noi de George Coșbuc. Dar și Coșbuc al nostru, ce traducere! Ce lucrare, ce cunoștințe putea avea acest minunat poet, reprezentant al Renașterii Italiene!

În dimineața aceea am reușit să vedem și Mănăstirea San Vitale, cu celebrul mosaic rămas de pe timpul împăratului bizantin Justinian care-l prezenta împreună cu slujitorii de la curtea sa. Câțiva dintre ei, au întocmit celebrul Cod al lui Iustinian, Instituțiile, Digestele, Novellele, renumitul Corpus juris civilis. În Digeste (culegere de fragmente din scrierile jurisconsultilor romani) se regăsesc și

opinii ale acestora, în legătură cu unele instituții de drept maritim.

Organizarea Exarhatului de Ravena, după cucerirea Italiei de către bizantini, și influența lui, a permis ca timp de sute de ani, în comerțul maritim al porturilor italiene Evul Mediu, să se păstreze legi și instituții juridice preluate din vechile legi maritime ale Mediteranei. Republicile Maritime Italiene (Amalfi, Veneția, Genova, Pisa), dar și orașele porturi Trani, Bari, au păstrat și folosit vechile legi romane de navigație și comerț maritim influențând Legile Oleronului, Legile Hanseatice, Consolato del Mare și alte zeci de legi maritime și portuare care au stat la baza legislației maritime ale statelor europene, care și-au construit și au dezvoltat flote.

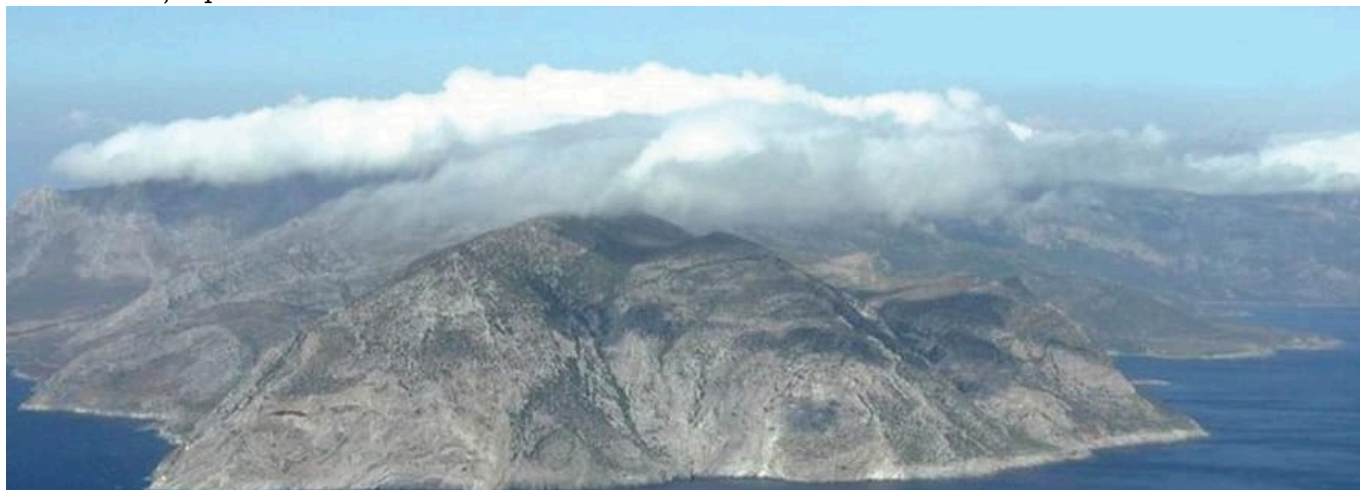
După ieșirea din portul Ravena, un vânt puternic care sulfa dinspre Nord-Est, dinspre Atlantic, zona Islandei, ne-a obligat să navigăm de-a lungul coastei Italiei de la Marea Adriatică. Am trecut pe lângă Ancona (port folosit de navele militare romane în Marea Adriatică), Pescara, unde am întâlnit o zonă cu ceață și am ancorat pentru câteva ore la Sud de Manfredonia, pentru a efectua câteva reglaje la motorul principal, după furtuna de care am scăpat. Munții Apenini ne ofereau adăpost. Am reluat navigația spre Trani, Bari, Brindisi, Otranto, Santa Maria de Leuca. Șeful mecanic Adam și ofițerii săi mecanici, hrăneau motorul și struneau hățurile.



După ce am trecut de Sicilia și de Cap Passero, am continuat drumul spre Tripoli. În Tripoli, am tras la cheu și am început descărcarea instalațiilor petroliere cu macaralele de cheu, pentru exploatarea de petrol din Sudul Libiei, aflate în zona Saharei. Descărcarea mergea greu. În timpul liber, am vizitat împreună cu timonierii ce lucrau în tura mea, centrul orașului. Aici am descoperit că alți români au trecut pe acolo și au construit o copie a Coloanei Infinitului chiar în centrul orașului, lângă piață. Din piața orașului Tripoli, s-au luat portocale, lămâi, curmale și multe vegetale. Se cultivau pe plan local. Erau ieftine. Erau aduse din apropiere de anticul oraș Leptis Magna. După descărcare s-au semnat documentele mărfii și nava Deva a plecat din nou la drum, spre Sudul Greciei. Pe drum s-au curățat magaziile. Urma să încărcăm pentru țară, mășline din Kalamata și portocale din Salonic. Vremea s-a mai stabilizat.

Am navigat spre Kalamata timp de două zile. Pilotul a sosit imediat și ne-a băgat în port. Un port modern, nu prea mare. Agentul navei și încărcătorul au verificat magaziile navei. Încărcarea

butoaielor și bidoanelor cu măslina a început la magaziile 2 și 3. S-au așezat două rânduri de butoaie și 3 de bidoane. După terminarea încărcării s-au semnat conosamentele și nava a plecat la drum spre Cap Matapan și apoi spre Cap Maleea. S-a navigat apoi spre Nord-Est, printre insulele Ciclade, spre Cap Sunion, insula Kea și strâmtoarea Doro. S-a schimbat de drum spre Nord-Vest, de-a lungul țărmurilor înalte ale insulei Evvoia sau Negroponte, spre insula Skiathos din grupul insulelor Sporade. Comandantul Delegeanu a urcat pe comandă să ne arate Capul Artemision, din Nord-Vestul insulei Evvoia, unde pe timpul invaziei armatei și flotei persane a staționat flota comună a ateniilor și spartanilor.



INDEPENDENȚA  
ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*

Aici s-au aflat cca. 200 de nave de luptă, pregătite să lupte contra flotei perșilor, care număra cca. 600 de nave de comerț, ce transporta hrana luptătorilor perși. Lupta navală urma să se dea între insula Skiathos și peninsula Magnezia, trecere îngustă, pe unde în timpul războaielor greco-persane a trecut flota înjumătățită de furtună a perșilor. Fără hrană, armata lor de invazie, a perșilor, care număra cca. 500.000 de luptători, ar fi trebuit să se retragă. Grecia și în special Attica, nu putea să hrănească o asemenea armată.

Trebuie observat că flota de transport a perșilor a trebuit să se deplaseze cu viteză mică, pe țărmul Nordic și Nord-Vestic al Mării Egee, furtuna nu putea fi oprită, lipseau ancorele suficient de sigure, nu aveau decât o parâma sau mai multe, de care se legau pietre, care nu se fixau pe fundul apei, marinarii și luptătorii perșilor erau oboșiți, îngroziți de condițiile meteorologice pe care le întâmpinau, până la capătul de Sud al peninsulei Magnezia, nu existau locuri de adăpost, nu existau hărți care să informeze despre adâncimile fundului stâncos, exista riscul să fie aruncați pe țărm și izbiți de stânci, erau conduși de persoane care nu înțelegeau marea.

Dacă lupta s-ar fi purtat în strâmtoarea Skiatos, unde ateniții și spartanii aveau nave de luptă, cu pinten, cu cca. 174 de vâslași la bordul fiecărei nave, care putea ajunge și lovi din orice poziție, o navă inamică, flota perșilor (formată din nave de transport, de cca. 300 - 500 tone, cu cca. 20 de vâslași, și alți câțiva oameni care manevrau o velă putea fi distrusă. Temistocle avea dreptate. Fără hrană, armata persană ar fi trebuit să se retragă.

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

### II

Am intrat în portul Salonic. În următoarele două zile, am încărcat cu macarale de cheu, lăzile cu portocale, în spațiile rămase libere, la cele trei magazii, alte 3.000 de tone după încărcarea butoaielor și bidoanelor cu măslina. După ieșirea din Salonic, am navigat spre Sud, pe lângă vechile porturi Potidee, Mende și Skione, care în timpul războiului Peloponeziac, erau colonii ale Atenei. Din Sudul peninsulei Chalcidice, s-a navigat pe lângă insulele Thasos, Samothrace, Lemnos, Imbros și Tenedos spre Dardanele. De aici ne-am întors la Constanța, pe un drum opus celui care ne-a dus în Marea Egee. Trecuseră primele luni de iarnă. Nici nu am știut când s-a terminat voiajul. Am mai fi avut atâtea să ne spunem. Așteptam descărcarea și un nou voiaj. În Constanța se simțea o vreme de primăvară.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA  
ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*