



"MATELOT"



Nr. 23 / 25 Decembrie 2019

Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Colectivul de redacție al acestui număr:

Marian BURGHELEA, Mihai COSTACHE,

Mihai GRIGORESCU, Florin GUSMAN

Constantin SIBINESCU

Format digital: <http://www.marinarii.ro/matelot>

E neprețuit! - Se distribuie gratuit!

În acest final de an Matelotul urează cititorilor lui Sărbători fericite și LA MULȚI ANI!

Din păcate, în țara asta unde se cheltuiesc foarte mulți bani, pe orice, dar numai pe sănătate și învățământ Nu, pentru ofițerii de marină comercială, care au muncit în condiții grele în flotele naționale, câți au mai rămas la număr, actuala conducere a țării, a anunțat de curând, la acest sfârșit de an, o veste tristă. Speranța lor destrămată de legea pensiilor trecută fraudulos prin parlament de o persoana de sex feminin a devenit o realitate definitivă. TRIST dar adevărat!

Despre faptele bune vom vorbi mai puțin, dar tot putem spune câte ceva despre interesul pe care câteva persoane din cele invitate de noi (cei din colectivul de redacție), să ni se alătore, au dat curs acestei invitații. Noi le mulțumim și dorim să-i avem alături în continuare.

MARIANA / Considerații despre epava navei " QUEEN HIND

Nava Queen Hind, fost Ro – Ro, construită acum 39 de ani, având un deplasament de 4.000 tdw., sub pavilion Palau / Pacific, transformată în navă animalier, s-a răsturnat de peste 4 săptămâni, cu 14.600 oi la bord, în portul Midia. Pus pe uscat, pe bordul tribord, jumătate de navă este sub apă, cu animale moarte în partea care se află sub apă. Acest incident mi-a amintit de flota ROMÂNIEI, care din cele 400 nave, deținea 3 nave animaliere, specializate, în transport de ovine și bovine. Cargourile dedicate, așa zisele oiere " Vatra Dornei " și "Piatra Neamț " având deplasament de 1.600 tdw. la modificare, au fost bine lestate, însă ceea ce a lăsat de dorit a fost ventilația pentru animale. Cargourile Sinaia și Predeal, cu deplasament de 15.000 tdw. construite în ANGLIA, la Sunderland, aveau alură de navă militară, dezvoltând viteza de 18 noduri, ca baleniarele și ca lebăda Mării Negre, nava Transilvania. Cargoul Sinaia fiind transformat în navă animalier, la Osaka în JAPONIA, efectua voiaje pe rutele: AUSTRALIA, ARGENTINA, NOUA ZEELANDĂ și golful Persic. Nava Vatra Dornei transporta berbecuți de Palas cu gust de prăjitură la: Marsilia, Bari, Manfredonia, Italia, Bengazi, Tripoli de Libia și Tripoli de Liban.

Am ajuns pe Vatra Dornei deoarece colegul și bunul meu prieten de vânătoare BURIU Gigi se îmbolnăvisese de febră tifoidă, El a fost vindecat ulterior de doctorii din Catania SICILIA.

Fiind RadioTelegrafist (RTg), pe nava Vatra Dornei, eram un marinar cascador. Pe atunci computerul, netul, G.P.S.-ul, nu existau, creierul vaporului era RTg-ul, fără de care nava nu putea părăsi portul. **Vezi SOLAS 1974 / C I O V U M.**

Pe navă mi se spunea "Marian furtună". La traversări periculoase, vezi golful Lion, marea Ionica, marea Egee, ("biscaia grecească"), locuiam permanent în stația radio, 24 ore din 24. Într-un voiaj anunțându-se vreme rea, echipajul a închis gurile magaziiilor trăgând capacele. După deschiderea lor, Comandantul navei vine la mine cu radiograma "**furtună 30 morți**". **RTg. -ul de la Stația de Coastă, speriat, a dat alarma!**, apele sau limpezit când a aflat de la responsabilii cu nava cine erau morții. Ne aflam mereu între ciocan și nicovală, nu închideam magazinele eram noi în pericol, închideam magazinele țipau cei 4 ciobani că le mor berbecii, ventilația fiind insuficientă. Ne-au murit destui berbeci în voiaje, dar nu într-atâți cât să nu ne ospătam și noi cu câțiva dintre cei vii. Să navighezi cu magazinele deschise pe timp de furtună este o adevărată sinucidere, un pericol imens!

Pe nava Vatra Dornei, navigând cu magazinele deschise ca pe vremea lui Vasco da Gama, pentru a avea aer, având la bord berbeci destinați unui abator oarecare, s-a născut un ied. **Marinarii păstori** l-au alăptat și pe puntea roasă de sare l-au botezat solemn, cu nume sonor: **Mariana** .

Astfel, iedul salvat de carnagiu, behăind voios în numeroase porturi, a crescut devenind un **berbec jucăuș**, respectiv **talismanul** navei, de care marinarii, sentimentali fiind, nu se despărteau niciodată. Numai că la un transport succesiv, un marinar proaspăt ambarcat la bord, întâlnind berbecul pe covetă, i s-a părut bizar, drept pentru care l-a mânat urgent la turmă, în masa de ovine .

În zadar marinarii strigau **Mariana !**, în zadar își căutau disperați **talismanul**, berbecul botezat cu nume sonor de fecioară, s-a pierdut fericit printre frații și surorile lui neavând nici un marcaj, iar Vatra Dornei, la bord cu 30 de marinari triști, naviga cu magazinele deschise ca pe vremea lui Vasco da Gama, ducându-și **talismanul** spre un abator oarecare. Tot astfel și al meu dor plutește la mal de mare.

Nava Vatra Dornei a fost dusă și ea la rândul ei "la abator" în portul turcesc Aliaga, lângă Izmir, în anul 1990.

Sig Burghelea Marian VaLea

Crăciun

Freemătă tot universul / Steaua, viața o arată,
Pe pământ norodu'ncearcă / Grijile să și le steargă.
Într-o casă, în depărtare / Tihna pare că se așează,
Stau la masă-n așteptare / Tata mama și o urmașă.
Bradul într-un colț de taină / Sarbătoarea o vestește
Toți așteaptă un miracol / Poate o clipă de poveste.
Fiecare se ascunde / Așteptând cadou de iarnă
Moș Crăciun, cu plete dalbe / Zurgălăi îl dau în seamă.
Timpul trece și se așează / Peste toți, cu greutate,
Numai gândurile aleargă / Derulând povești uitate.

Mișu (Golful Biscaia, spre Bilbao - 04.12.2004)

CONTINUARE din nr. 22 - Ultima repriză

Dimineața devreme am continuat să micșorăm distanța dintre noi, tot mai încet, dar nu suficient de încet pentru vremurile în care trăiam. Marea se monta cu fiecare minut, vedeam și îi simțeam fierberea tot mai accentuată. Jucam pe val, dar colegii noștri se ridicau tot mai sus, deasupra noastră, cu pupa, pentru a se prăbuși ca o balenă furioasă, împrôșcându-ne cu cantități enorme de Atlantic, în timp ce prova lor se înălța dincolo de ei, titanică. De la peste zece metri, "Brăuleț" se năpustea când cu etrava, când cu etamboul, elica și pana cârmei, într-un balans sălbatic, provocând o explozie uriașă de spumă albă. Lanțul lung de ancoră dădea naștere unor ștorțuri convulsive, bine cunoscute după săptămâni și luni cu așteptări în radele porturilor, provocate prin contracte păguboase, încheiate himeric de navlositori și armatori visători, fugiți din serviciile secrete. Din postul meu de pe teugă, îi zăream pe foștii camarazi cum zburau prin fața noastră, încadrați de castel, ca la cinematograful 3 D. Încercau să se fixeze de cabestan, copastie, babale, boțuri, parâme, rugându-se pentru noi, la sfintele moaște. La aproximativ o sută de metri, puternicul curent marin, valul și rafale violente ale vântului i-au deviat brusc din fața noastră, spre larg. Au descris un arc de cerc continuu în jurul ancorei. Am înțeles imediat că în zadar încercam să păstrăm direcția. Riscam să ne izbim, la discreția valurilor. Cu prova noastră și bulbul ca un pinten le spintecam babordul. Când am intrat în girație, am răsuflat ușurat și i-am înălțat o plecăciune intimă lui Leontin, pentru prezența sa de spirit. Totuși, se afla la primul drum pe funcție. Prima tentativă eșuase. La un moment dat, distanța mică dintre nave mi-a permis să recunosc foștii mei colegi și prieteni. Stăteau cu toții, ciorchine, bărboși, aveau pumnii strânși, ne urmăreau încremeniți. Numai CFLMC stătea nepăsător, rece, falnic, îl trădau doar mâinile care dirijau permanent și pe noi, și pe ei, cu vocea stridentă și privirea înfiptă spre cer, spre uscat, spre niciunde. Se manifesta tare nemulțumit de manevra noastră, desigur el ar fi executat-o mult mai bine, mai repede, mai interesant. Considera regretabilă situația de a nu putea schimba rolul cu Leontin. Foștii mei băieți au strigat permanent după mine, entuziaști, bravi:

- Salut, bătrâne Marțagon! Să ne trăiești o mie de ani! Cum ne-ai părăsit, cum am aranjat-o!

Le-am făcut semne, nu reușeam să strig așa, ca ei, tinerește, deși aș fi vrut să accentuez că tocmai la greu nu-i părăsisem. Slabi, flămânzi, nerași. Abia așteptam să le dăm mâncare, mai ales cunoscând foarte bine meteahna de cambuzier a lui CFLMC, oribilă în aceste condiții. Aveam alimente din belșug, deși primeam aceleași drepturi, doar nu toți comandantii fură. ...

A doua apropiere a fost lungă ca o boală. Îl zăream pe Leontin, la puntea de comandă. Nu se agita, dar trecea rapid dintr-un bord în altul, urmărea prin binoclu poziția celorlalți, revenea pe centrul timoneriei, verifica personal distanțele pe radar, cerea adâncimea indicată pe sonda ultrason. Îl cunoșteam bine, îi bănuiam gândurile, nu mai considera treaba ca o obligație de servicii, cu toată vijelia de afară trebuia să izbândească, altă cale nu era, cu orice risc. Noi, prova îi raportam permanent spațiul rămas între noi și ei. În difuzorul de pe teugă al stației de radio translație auzeam ordinele date calm, precis, pentru telegraf Mașini, pentru mine și răspunsurile de confirmare. De cealaltă parte a baricadei, îl distingeam tot mai bine pe Caesar Gunthamund Cambuzier Brand, cu cât ne apropiam, iar vocea sa din telefonul mobil, preluată și amplificată de stația noastră, devenea tot mai insistentă, mai agasantă, mai plină de accente isterice, ca de obicei. Nimic nou sub soare, nici după Apocalipsă.

-Sunt "Brăuleț", comandantul vorbește. Aveți grijă că veniți prea largat. Vă trebuie un unghi de atac mai strâns. Folosiți mai des motorul principal cu Stop-Înainte-Stop-Înapoi. Eu tot așa am făcut. În altă ordine de idei, am de expediat un telex foarte urgent către companie. Vă rog să-mi facilitați procedura standard, cum a ordonat Cap de Ou. Acum veniți prea strâns.

"MATELOF"

Porniți mașina mai des, la fel ca mine, altfel nu reușiți. Nu am dat greș niciodată în toate bătăliile navale victorioase. Am utilizat nava și agregatele la maxim.

Astfel am ajuns unde mi-am propus, chiar dacă a rămas loc de mai bine. La fel ca în viață, nu am fost învins de nimeni, mi-a fost mai bine decât ieri. Vom face totul! În ritmul meu, mâine sigur va fi extraordinar, iar meandrele concretului înfipt în sinergia faptelor probează cu precizie că veți lovi cu prova voastră, exact acum, compartimentul meu Cărmă-Mașini, dacă nu ascultați sfaturile înțelepte al unuia mai specialist decât voi!

Eu nu am nici o vină, i-am avertizat din timp să aibă grijă pe mâna cui dau conducerea navei, companiei, departamentului, ministerului, țării, pentru că apar din neant momente inefabile, când eu stau pe loc, în nici un caz neputincios, așteptând răspuns la telexul meu! Dacă nu ancorați, vă acuz de jale mare! Perfect ar fi fost cu creierul meu în fruntea flotei, înainte de măcelărirea ei!

- Închide-i gura dobitocului! Scoate-i frecvența din stația noastră! Credeam că s-a liniștit în aceste zile de blackout, dar se pare că face mai rău! -

Nostromule, îmi comunică permanent distanța, cât poți de exact! Mașina, șefule, atenție mare, îmi răspunzi imediat la comenzi! Am intrat sub suta de metri! Hai să terminăm odată, să plecăm mai repede, altfel începem să rânjim unii la alții, să dăm din gură și cap degeaba, mai rău decât hahalera asta!

Aveam impresia că nu mai ajungem niciodată la locul faptei. Totuși, ne apropiam.

- Comanda, aici prova! Cincizeci de metri.

- Bine, prova. Strigă-le prin portavoce să arunce bandula, când se poate. Prima parâma o dau ei și o preluați prin centru prova. Faceți telefon din bandule. A doua parâma o dați voi prin tribord.

- Înțeles! Treizeci metri. Prima aruncare, prea scurtă. Douăzeci metri. Au reușit. Recuperăm prima parâma prin centru și legăm bandulele între ele.

- Am pus mașina foarte încet înapoi. Atenție mare! Stop mașina!

- Voltat parâma centru, dar se întinde. Zbârâie!

- Vă ajut cu mașina. Mă anunțați când aveți trei parâme voltate.

Vântul suflă tot mai puternic. Au reușit să recupereze și să fixeze pe babale parâma noastră. A treia au dat-o ei. Când "Brăuleț" a început să gireze cu pupa spre larg, aveam deja trei parâme voltate, mișcarea sa a devenit mai lentă, împreună cu noi. În total ne-am legat cu cinci parâme.

- Distanța se menține. Parâmele voltate.

- Bine prova! Preluati cablul lor electric, iar electricianul să rezolve conexiunile, după ce terminați cu vinciul de ancoră. Asigurați protecția cablului. Supraveghere și comunicare continuă.

Au urmat două telexuri către compania de navigație. Primul: "Începând cu ora H furnizăm energie electrică navei <Brăuleț>, conform dispozițiilor. Semnat: Comandant Leontin, CLC". Al doilea: "În grele condiții, improprii de navigație, marea forța opt-nouă, local zece, cu tendință de creștere, vizibilitate redusă, fără aparatură de navigație, fără motoare, vinciuri, doar prin forța minții, o profundă judecată și înțeleaptă conducere, prin efort suprem și elan tineresc, am reușit să leg <Rândunica>lor de <Brăulețul> meu, un supercontainer, iar acum permit alimentarea cu energie electrică, pentru pornirea compresoarelor și umplerea buteliilor cu aer de lansare. În cel mai scurt timp, după pornirea motoarelor mele, voi da liber navei auxiliare și mă voi îndrepta spre portul Las-Palmas, pentru reparații și aprovizionare. Nu sunt de acord cu mecanicul șef, care solicită asistența navei auxiliare până la cheu.

M/V HUMULEȘTI - CADEȚII - M/V MUNA S.O.S

Eram stagiari pe M/V HUMULEȘTI construită în anul 1982. Echipaj de elită condus, de un comandant de elită. La compartimentul mașină erau doar doi stagiari tot din promoția noastră, însă la punte, absolut toți eram stagiari din faimoasa promoție 1983.

Înainte de plecarea în acest voiaj, nostromul titular, care fusese șef de echipaj pe ultimul submarin „Delfinul”, om de mare caracter, specialist cu multă diplomație cu care în voiajul anterior, eu și încă un coleg apucasem un instructaj temeinic, când a văzut că rămâne „singura muhaia bătrână” iar restul echipajului stagiari neprihăniți și greu de strunit, l-a rugat pe domnul comandant să rămână în concediu, că e mai bine pentru noi dar și pentru el.

La ședința dinaintea plecării, stimabilul nostru comandant ne-a felicitat în special pe noi echipajul de la punte, pentru că luase informații cum că toți au aprecieri și caracterizări excelente și ne-a transmis că și-a luat angajamentul în fața organelor de partid, că la întoarcerea din acest voiaj, toți stagiarii se vor prezenta la examenul pentru obținerea brevetului de ofițer maritim punte III, pentru a evita pe viitor astfel de situații delicate. Deci asta a fost intenția, de la bun început, să ne decimeze...

Trecuseră zile bune de când lăsasem la travers farul din Constanța, era ziua de 21 mai 1984, zi de mare sărbătoare. Creștinii ortodocși îi sărbătoresc pe 21 mai pe Sfântul Împărat Constantin cel Mare și pe mama sa, Elena, cunoscuți drept cei care au dat libertate creștinismului. Suntem în Oceanul Indian care nu stă liniștit nici dacă îl ceartă mama sau tata lui. Este într-un conflict permanent cu MUSONUL care bate când așa, când invers.

Ziua de nume a comandantului nostru, vremea, nu chiar de „bulău”, dar o hulă groasă cu cer total acoperit, ploaie și alte cele rele. Pentru noi stagiarii de la punte era cam plictisitor pentru faptul că deja fentam rău munca pe covertă înghesuindu-ne în fiecare cart la „împușcat” Soarele, Luna și alte stele. Acum nu tu drepte de înălțime la aștri, puncte satelit la vremea aia canci, doar „Dead reckoning” sau ca să ne înțelegem cu urmașii, urmașilor noștri, navigație estimată. Nu doresc să intru în detalii pentru că sigur voi deranja multe NR-uri. Apropo, am înțeles că această materie, NAVIGAȚIA ASTRONOMICĂ, a fost scoasă din programa școlară... vai mama noastră!

Ofițerul telegrafist recepționează un mesaj SOS transmis de M/V MUNA, pavilion Honduras. Noi, M/V HUMULEȘTI, eram nava cea mai apropiată de poziția lor și puteam ajunge la poziția lor, în 8 ore. Adică eram oficial, salvatorii autorizați să intervină pentru a încerca să salveze viața membrilor echipajului, nava și marfa, în această ordine. Comandantul navei Muna a lansat mesajul de salvare SOS, deoarece echipajul de la mașină, toți pakistanezi, nu au mai putut lansa / porni motorul principal pe care l-au oprit în momentul în care au declanșat greva la bord pentru neplata salariilor. Nava se afla în mijlocul Oceanului Indian, fără motor, în derivă, cu riscul iminent de a se scufunda dacă vremea se înrăutățește.

După formalitățile de rigoare, telegramă la NAVROM pentru confirmarea și aprobarea acțiunii de salvare, comandantul navei noastre a ordonat schimbarea de drum și cap compas nava aflată în primejdie.

Vremea părea că ținea cu noi, atunci când am ajuns în poziție, după amiaza cam pe la ora 15, ora locală, soarele ieșise din nori și într-o lumină sângerie, ne prezenta nava Muna, echipajul și însoțitorii în toată splendoarea lor. Dacă hula nu s-ar fi întărit am fi putut spune că Dumnezeu era în preajmă cu tot sufletul deschis către participanții la acțiunea de salvare, românii, pakistanezi și cei doi Sfintii Constantin, domnul comandant și mâna lui dreaptă nostromul, sărbătoririi de la bordul navei noastre.

Primul plan de salvare a fost stabilit aproape instantaneu după ce am zărit pe punte alături de membrii echipajului bărbați și femei cu copii în brațe. Care prin limba atât de bine cunoscută de toți navigatori, limba gimnastică, ne transmiteau că le e foame și sete...Cine știe de când pluteau în derivă.

Intenția noastră a fost să venim la abordaj prin bordul de sub val și să îi luăm la ureche astfel să le putem oferi hrană, apă și eventual asistență medicală.

Dar din păcate acest plan nu a funcționat. Am reușit să venim paralel cu ei însă atunci când prova noastră s-a apropiat de nava Muna și urma să dăm parâmele pentru abordaj, fenderele improvizate și de noi dar și de echipajul de pe Muna, nu au fost eficiente pentru a putea efectua un abordaj în siguranță, așa că bordajul navei noastre dinspre prova babord, a fost sfâșiat de evazajul punții teugă a navei Muna. Nu ne-a venit să credem cum a putut să taie cu atâta ușurință, colțul acela format acolo când bordajul de la puntea teuga coboară aproape în unghi drept către bordajul de la puntea principală, renumita tablă din oțel de rezistență ridicată, de Galați 100%, groasă de 15 mm. Norocul nostru că tăietura era mult deasupra liniei de plutire și era doar la magazia nostromului. Din cauza hulei puternice apa a pătruns în magazia cu vopsea și în câteva minute, vopseaua cu puternică tentă de roșu închis a pătruns prin tăietură și părea că nava noastră grav rănită, sângerează.

Comandantul ne-a întrebat prin stația radio dacă tăietura a trecut de puntea principală. Răspunsul lui Adrian ofițerul 3 a fost negativ, însă comandantul a ordonat să intrăm în magazie ca să fim siguri. Eram cu nostromul Titi B., la prova, cel mai aproape de magazie avariată. Hula groasă făcea ca nava care acum avea mașina jumătate înapoi făcea cum știa ea mai rău și deschiderea în aceste condiții a ușii etanșe trebuia făcută cu mare vigilență. În ajutorul nostru a venit și Adrian. Am reușit să deschidem ușa, să o asigurăm și i-am comunicat comandantului că până la nivelul punții mai sunt circa 10 centimetri. Am răsuflat cu toții ușurați și am închis ușa magaziei...greu. Titi B. era să o pățească urât. Ușa, de la balans, după ce am deblocat siguranța ne-a scăpat și era să îi reteze piciorul. În momentul acela mi-am dat seama că ceea ce facem nu mai este joacă și că dacă nu deschidem bine ochii, putem să sfârșim foarte ușor și repede.

A venit apoi comanda să scoatem remorca de la prova și să o ducem la pupa. Ce a urmat o să fie cam greu de povestit. Încă nu au fost inventate toate cuvintele care să descrie un efort colectiv contracronometru.

Remorca de oțel, la vremea aceea, era doar una singură și se afla în magazia de deasupra forpicului. Era pusă pe un tambur care părea ușor de manevrat. Am reușit să o scoatem pe punte relativ ușor, apoi cu ajutorul cranicelor am deplasat-o până în dreptul castelului. Cum am tras noi cu cranicile de ea se torsionase și căpătase o formă ciudată. Acum a început calvarul, trebuia luată la mână și trecută prin culoarul dintr-un bord la pupa de unde urma să o trimitem la nava Muna. Prima încercare a fost fără succes. Remorca se încăpățâna să treacă prin culoar, deoarece făcuse o buclă cu diametrul aproape cât culoarul și l-a un "hei rup" s-a înțepenit între pereții culoarului. A fost momentul în care a venit comandantul și după cuvintele de îmbărbătare adresate ...lui pentru că i-a trebuit să ia numai stagiar, a început să împartă șuturi în cur fără număr și în mod egal la toți. Pe bună dreptate. A mai amintit ceva și de nostromul titular. După care a pus mâna alături de noi să înlănțim remorca. A fost greu, tare greu. Eram cu toții vineți pe mâini și pe picioare, dar remorca era trecută la pupa, dar nu prin culoarul castelului din bord. Iată planul care a fost acceptat de domnul comandant. Ca să trimitem remorca METALICĂ la nava Muna, trebuia să trimitem prima dată, o bandulă. De bandulă trebuia să legăm două parâme flotabile apoi venea remorca.

Dar am renunțat să mai trecem remorca la pupa prin unul din culoarele castelului, așa că am legat o parâmbă și de capătul dinspre pupa remorcii pe care trebuia să o voltăm noi la pupa noastră și am trecut parâmba pe la exteriorul castelului și direct pe cabestan am început să tragem. A intervenit domnul comandant și a solicitat o măsură suplimentară de siguranță. Cu o altă parâmbă am legat remorca de la mijlocul ei și cu mare grijă am asigurat-o prima dată la unul din stâlpii de la culoarul tribord al castelului dar și de babaua pe care voltam șpringul și traversa aflată la nivelul primei punți. După 16 ore de muncă pe punte am reușit să voltăm remorca METALICĂ după un efort fizic extraordinar.

Acum urmează o lecție de marinărie autentică de care nu foarte mulți navigatori au avut parte în cariera lor. O experiență demnă de a fi menționată alături de CARTEA ALBĂ A SECURITĂȚII într-o CARTE MAI ALBĂ ȘI MAI CURATĂ A NAVIGAȚIEI ROMÂNE.

Vremea se stricase, începuse și ploaia, nu ne puteam apropia foarte mult deoarece vântul și hula o luaseră tare din loc. Pe puntea navei Muna era tot echipajul plus nevestele și copiii lor. Femeile scoteau niște sunete / urlete care te paralizau și cred că la toți colegii mei pielea se făcuse ca de găină. În această atmosferă i-am cerut permisiunea ofițerului doi să trag eu cu aruncătorul de bandulă. Mișu cel Mare normal a cerut permisiunea comandantului care a strigat în stația radio:

- Mișu...ai grijă să nu uiți de corecții. - Mulțumesc. Am înțeleș, aplic.
- Ai mai tras? - Doar rachete. Dar nu vă faceți griji.

Și am tras...Racheta purtătoare de bandulă s-a dus dar mult în pupa navei Muna.

Comandantul a ordonat să mi se aplice corecțiile. Prima castană de la Mișu cel Mare care avea o carabă pe care numai dacă o zăreai te făceai din prima cel mai bun prieten cu el:

- Pentru neglijență în serviciu.

A urmat un „right safety shoes” tare în dos de la Adrian care a adăugat:

- Pentru subminarea economiei naționale. Agariciule, chiar dacă le cumpărăm de la nemți le plătim tot în dolari SUA.

Comandantul a întrebat prin stație cine mai îndrăznește să încerce, la care Mișu cel mare a sugerat să tragă el deoarece au mai rămas doar două rachete.

Trage, racheta aterizează pe puntea navei Muna la pupa, însă acolo nu era nimeni care să apuce bandula așa că după nici două minute bandula ajunge în apele oceanului furios și el pe neglijența pakistanezilor.

După ce comandantul navei Muna a înțeleș manevra i-a înșirat pe toți pakistanezi în șir indian, pe punte de la prova la pupa inclusiv pe puntea etalon. Nea Titi comandantul nostru l-a anunțat pe comandantul pakistanez că este ultima rachetă și să informeze echipajul că este și ultima lor șansă.

Mă uitam la Mișu care parcă mi se părea și mai mare, transpira deși nu era cald și mângâia racheta. Cred că vorbea cu ea. S-a uitat și în sus preț de câteva secunde bune s-a pus într-un genuchi și a tras. Bandula a căzut pe ruful de la centrul navei Muna, A fost recuperată de pakistanezi care au început să recupereze bandula, apoi parâmbele. După ce au recuperat prima parâmbă flotabilă le-a căzut DG-urile deci nu mai aveau curent pentru vinciuri. Mai mult ne-au informat că a început să intre apă în compartimentul mașină.

În acel moment domnul nostru comandant deși nu îi stătea în fire, început să spună vorbe grele de ocară. A ordonat lansarea bărcii de salvare și la desemnat pe Mișu cel Mare să fie și Vieazul, adică să preia comanda bărcii de salvare. După ce l-a instruit în taină doar pe el despre scopul misiunii, barca noastră de salvare a pornit către nava Muna. Mișu Viteazul, a urcat la bordul navei cu o stație radio doi acumulatori de rezervă și un încărcător. A discutat, în taină cu comandantul pakistanez și a intrat cu acesta în castel. Ce au vorbit și ce misiune a avut Mișu cel Mare și Viteaz nu pot să știu că nu a scos o vorbă. Mă gândesc că poate o să ne spună / scrie el vreo dată.

Comandantul pakistanez întors pe punte împreună cu toată suflarea de la bord și coordonat de BRAVO Mișu, au început să tragă de parâme pentru a lua remorca la bord. Ne uitam la ei și mai mulți au început să lăcrimeze. Și eu printre ei.

Am venit cu nava în prova lor și când gașa de la remorca METALICĂ ajunsese la prova lor comandantul nostru a ordonat jumătate mașina înapoi. Au căzut câțiva pakistanezi însă s-au auzit acum chiote de bucurie. După ce nava noastră s-a mișcat înapoi a împins și remorca iar gașa remorcii căzuse chiar pe babaua lor. S-au repezit pakistanezii și sub îndrumarea bravului nostru coleg român au început să o asigure.

Am început să tragem ușor, ușor... remorca s-a întins, după care s-a lăsat tot ușor în bandă navele s-au pus încet în mișcare.

Primisem instrucțiuni să ducem nava Muna în rada portului Mina Raysut din Oman, cel mai apropiat loc sigur agreat și de armatorul navei pe care urma să o salvăm. După aproape 4 de ore de marș am observat că pe comanda navei salvate nu mai era treaz nimeni. Degeaba am chemat în stația radio pe care după ce semnalizam cu lampa Aldis trebuiau să o deschidă ca să putem comunica. Așa îi instruipe Mișu Mare și Viteaz (M/V Mișu) pe cei de pe Muna. Degeaba, toți dormeau. Și noi eram ruși dar cartul era cart. Nava lor balansa când într-un bord când în altul. Vremea nu ținea nici cu ei nici cu noi. În zorii zilei următoare, cam după 18 ore de când ajunsesem lângă nava aflată în pericol, de convoiul nostru s-a apropiat o navă salvator cu pavilionul american. Au cerut să vorbească cu bravul nostru comandant. Acesta a răspuns cererii lor și iar am avut ocazia să asist la o discuție care trebuie trecută în cartea albă a noastră:

- Hello Sir. Do you speak english?
- This is the international language use by the seafare. Please proceed.
- Sunt comandantul navei, Lancea Golfului și avem responsabilitatea de a salva navele aflate în pericol în această zonă. Vă rugă să abandonați remorca și să vă îndreptați către destinația d-voastră.
- Mă bucur de cunoștință și eu sunt comandantul navei salvatoare Humulești și am responsabilitatea să duc nava Muna într-un loc sigur.
- Unde anume?
- Nu este treaba d-voastră. Vă rugăm să păstrați distanța de siguranță, sunteți mult prea aproape de noi, există pericol de coliziune.

Nava intrusă se pusese în prova noastră și ne stânjenea pentru a reduce viteza și astfel să creăm ștorsuri la remorcă, în idea că aceasta sau legăturile de siguranță vor ceda.

Nea Titi a ordonat să nu atingem cumva telegraful de la mașină. Asta o să o facă numai el la nevoie. A plecat la cabină nu înainte să ne zică:

- Atenție mă chemați dacă e belea! La telegraf doar eu. Mă duc să mă schimb.

S-a întors după aproape un ceas. Se bărbierise și era îmbrăcat în uniformă, care în acele momente, mie mi se părea că îi venea impecabil:

- Tot așa o ține javra? - Tot.

Nea Titi a luat radiotelefonul și a început să cheme nava intrusă, indicând numele navei, call sing-ul, poziția noastră, numele și indicativul nostrum, cum că suntem nava care remorchează o navă care a lansat SOS, viteza noastră.... Și a făcut asta timp de o oră, clar și rar. S-au auzit niște îndemnuri de la navele românești care erau în zonă.

Pe vremea aceia, anul de grație 1984, cu marea noastră flotă și cu BANCOREX-UL „shoulders to shoulders”, navele care arborau cu mândrie tricolorul românesc erau pe toate meridianele lumii. Acum suntem pe toate paralelele lumii desculți, slugi la străini.

Nea Titi, după ce i-a salutat cu blândețe, le-a zis în engleză, să consemneze și în jurnalul lor de bord, mesajul recepționat de la nava Humulești. Era ora 3 dimineața așa că la ora aia „jupânii” dormeau sau citeau în cabinile lor, bucuroși pentru faptul că în cart au oameni bine pregătiți care pot să îi țină locul în anumite împrejurări.

Vremea se mai liniștise, nava intrusă a schimbat tactica și s-a apropiat de nava Muna. Doi indivizi s-au urcat la bordul navei. Mecanicii de pe Muna reușiseră să repare un DG-ul așa că au pornit curentul și puteam comunica prin radiotelefon. Nea Titi a stabilit cu comandantul navei Muna, să folosească până la locul de ancoraj, doar canalul de urgență, canalul 16.

Comandantul pakistanez ne-a informat despre faptul că i s-a cerut de comandantul navei intruse să dea mola la remorca noastră precum și că, el nu este de acord cu această manevră. Nea Titi l-a rugat să consemneze acest lucru în Jurnalul de bord. Indivizii au părăsit nava Muna, dar nu au încetat să ne șicaneze. Intrau între noi și nava Muna și împingeau în remorcă cu intenția de crea probleme. Terminasem cartul la ora 4 dar am cerut permisiunea să rămân în comandă. Nea Titi a fost de acord însă ne-a trimis la cabine...să venim cu câte două aparate de fotografiat cu bliț pe comandă. Nu am înțeles de ce? Am crezut că e de la oboseală și stimabilul comandant fură curent...

Nu știu de ce m-am bărbierit și eu, am fost tentat să mă îmbrac cu uniforma dar trebuia călcată spălată sau invers. Am ajuns în același timp cu celălalt Mișu pe comandă, cu aparatele de fotografiat, blițuri și celălalt Mișu adusesese cafea, pâine și triunghiuri de brânză topită. Nea Titi a mulțumit pentru cafea și cu toată tensiunea care domnea la bord a început așa:.

- Ce fel de filme foto aveți în aparate? Alb negru sau color?
- Și, și domnule comandant, zice Mișu cel Mare. Eu mucles.
- Ce mă ești surd? Zise stimabilul nostru comandant către mine.

Atunci nu eram, dar...înțelegeți.

- Tovarășe comandant, nu am știut de care film să pun. Cum doriți d-voastră, dar să știți că am numai filme color.

Secundul navei care era un brăilean de toată isprava, șmecher, uns cu toate alifiile și care cred că era și vrăjitor/ ghicitor, pentru că mereu știa ce vrei să-i ceri când mergeai la el, zice:

- Corecție domnule comandant? - Da. Una ușoară. Iar mi-a zis TOVARĂȘE.

Secundul nu a apucat să mă corecteze pentru că am părăsit repede comanda, zicând că aduc toate 4 filmele color pe care le am pe stoc. M-am întors cu cele 4 role de film și dau să desfac cutia să bag filmul în aparat. Comandantul îmi spune:

- Tovarășe, nu mai e timp, mergeți împreună și faceți poze folosind bliț-ul. Mișu Mare tu nu consuma decât 3 poziții, azi, tovarășu' Mișu mic tu dai până se descarcă blițul, la mișto. Ai înțeles?

Am dat bleg din cap fără să mai pun nicio întrebare idioată și am coborât împreună cu ofițerul II, la pupa și am început ... bliț, bliț și iar bliț. Când a început să se lumineze nava intrusă a fugit în democrația ei. Nu am mai avut probleme nici cu vremea nici cu democrația. În schimb în Oman stat islamic, comandantul nostru nu a putut urca la bordul navei autorităților pentru a semna documentele de predare a navei Muna, deoarece... așa (e) Actele au fost semnate la bordul navei noastre. La două zile de la predarea navei Muna, era într-o sâmbătă, la masa de prânz în careul echipaj două sticle de whiskey pe masă, tot două și în careul ofițerilor. Ospătarul grijuliu le-a pus culcate și se plimba dintr-un careu în altul zicând, „nu desfaceți până nu vine Jupânul”. A sosit DOMNUL comandant, vesel și ne-a mulțumit pentru efortul nostru, bucuros că pentru noi stagiarii mai mult de atât nu se putea preda „în viu”, că e mândru de noi și că a două sticlă e de ziua dumnealui care se sărbătorește cu întârziere azi, cu aprobare de la Cel de sus. Asta a fost stagiul nostrum, al cadeților din S.S.M.D. (societatea socialistă multilateral dezvoltată). Am primit și o primă, la sosirea în țară, de 2500 lei buni.

Mihai COSTACHE

Nr. 23 / 25 Decembrie 2019

Povești de pe Humulești

Pentru că tot m-a pomenit Mișu, în povestea cu salvarea navei Muna, nu a făcut decât să-mi răscrolească amintirile despre frumoasele voiaje făcute cu nava Humulești, vreme de aproape 5 ani, cât m-am aflat la bordul ei. Voi continua povestea navei și a voiajului cu pricina. În vara anului 1982, am fost numit în comisia de recepție a navei de 8.750 tdw, din șantierul naval din Brăila (frumoasă vară!, frumos oraș!, Minunate femei!).



Prima echipă la punte a fost formată din comandantul ȘERBAN Gheorghe, secundul CRIȘAN Alexandru (un coleg și un marinar de excepție), ofițerul punte SOROCEACU Sorin și subsemnatul. Două voiaje în această formație, unul de Alger și unul de sud, după care s-a schimbat comandantul venind ȘUTEU Constantin și secundul ANDREI Mihai. După alte două voiaje, Andrei a plecat la examenul de comandant, iar secund a venit MIHALACHE Ionel.

Viața la bord era veselă, voiaje de sud, majoritatea tineri, însă trebuia să fii foarte atent să n-o furi!, sau altfel spus să nu pici de papagal, ca în povestea ce urmează. Secundul, era un brăilean, ce putea să facă el decât să-și aducă la bord câteva cunoștințe din orașul natal (un marinar, un proaspăt absolvent de marină pe funcție de timonier, un ofițer maritim 3 și un ofițer mecanic 3 (băiatul primului secretar al județului Brăila). **Băieți de băieți!**, unii dintre ei fiind convinși că șmecheria fusese inventată în Brăila, și chiar de ei!. Așa era și cazul proaspătului absolvent, care vorba aceea marinărească; Nu puteai să o mai scoți de el!. Bineînțeles că un astfel de comportament nu putea să-l transforme decât în viitoarea victimă așteptându-se doar momentul. Și iată că momentul a venit!. Tranzitam canalul Suez spre Marea Roșie (început de voiaj, când a fost salvată nava Muna), când Florin (nu am să-i dau numele complet) aflându-se la timonă, la o comanda a pilotului de pe canal: **5 puncte cârma în bordul babord**, a înțeles: **Banda stânga**, și prompt s-a executat, nelipsind mult să colizionăm cu niște cămile pașnice din desert. Comandantul ȘUTEU, a intervenit prompt, și la schimbat de la timonă, după care a început să-i reproșeze secundului că a adus la bord astfel de oameni. Eu, cuminte, stăteam într-un colț asistând la acest șmotru. Bineînțeles că seara făceam cartul (00.00-04.00) când am venit mai devreme pe comandă și am început să mă vait de obiceiurile comandantului de a cere șpagă. Florinaș numai urechi, nu a putut rezista mult și m-a întrebat cum procedează comandantul. I-am explicat că atunci când vrea șpagă de la o persoană (noi aștia mai vechi cunoscându-i obiceiul) găsește un motiv să reproșeze ceva persoanei respective. Imediat Florin, în urma celor întâmplare pe canal a exclamat: E clar și de la mine vrea șpagă!, întrebându-mă cum să procedeze și cât să-i dea. I-am explicat că pentru început ar fi bine vreo 5 sticle de băutură și vreo 5 cartoane de țigări, spunându-i: -Îl urmărești când nu este în cabină, te duci și le lași în salon, după care îl cauți și când îl vezi îi spui parola: **E bine așa?**, pentru a ști că șpaga e de la tine. Comandantul se va duce la cabină, va lua șpaga și de a doua zi sunteți prieteni.

A cam cîrâit el că este mult, că este și el la început de carieră și pînă la urmă am convenit că este suficient un carton și o sticlă. A doua zi înainte de masa de prînz, mă trezesc cu el în cabină, avînd sub tricou un carton de țigări (de sticlă s-a făcut că a uitat) spunându-mi: "Îl urmăresc de jumătate de oră și nu iese din cabină! Ce fac?". Îi spun: Du-te și dă-i că înghite și așa, dar nu uita să-i spui parola: E bine așa?. Vezi să nu spui că te-am învățat eu!. (bineînțeles comandantul cunoștea toată povestea și chiar făcusem pariu cu el pe o sticlă de băutură, necrezînd că gușanul o să o fure) Cu lecția învățată Florinaș a pus-o pe drum. Îl anunț pe comandant care împreună cu secundul și șeful mecanic beau una mică înainte de masă. Apariția lui Florinaș în ușă cu cartonul sub tricou, deși anunțată i-a luat prin surprindere, dar blocajul mare a fost a lui Florin care văzându-i pe toți trei a scos cartonul de

sub tricou, l-a pus pe birou și victorios a strigat: E bine așa? Mi-a zis Mihai!. E bine așa? Șuteu cu o față serioasă s-a arătat scandalizat de tentativa de șpăguire și m-a chemat la el. Poza: Toți trei foarte serioși (abia se mai abțineau să nu explodeze de râs) numai Florinaș stătea pe un colț de canapea, cu un sfert de bucă, având cartonul de țigări între genuchi, nedumerit total, neînțelegând ce i se întâmpla și unde a greșit. În hohotele de râs ale celorlalți, mi-am primit sticla, pentru care muncisem și Florin un nou nume E BINE AȘA?, care l-a însoțit tot voiajul și chiar și în flotă. Cert era un lucru: Șmecheria de Brăila se topise !

MIȘU

MAREA NEAGRĂ, DELTA DUNĂRII și faptul că există DUMNEZEU.

În iarna anului 1970, în luna februarie, după rada efectuată pe Bricul MIRCEA am fost informat de serviciul de cadre al NAVROM-ului că trebuie să mă prezint pentru ambarcare la oficiul din București al lui IPO Tulcea, de lângă biserica Sfântul GHEORGHE. Primul tren a fost al meu și a doua zi dimineața mi s-a comunicat că voi pleca cu o cursă TAROM, după aeroportul BĂNEASA, în POLONIA, la WARȘOVIA, pentru a ajunge în portul GDANSK. Mare bucurie pentru mine și familie! În ziua preconizată după trei ore de mers cu un avion IL 18, am ajuns în capitala POLONIEI. De la aeroport am fost transportați cu un microbus N63 CA, la gară, de unde am luat un tren către GDANSK. Credeam că polonezii aveau ceva în plus față de noi. Mă înșelasem, am mers, ore întregi, în frig, în vagoane cu mobilier de lemn, așa cum aveam noi în ani 1960, prin câmpii acoperite cu zăpadă. Fapt care mi-a adus aminte de bancul cu schimbarea locomotivei unui tren, aflat în Siberia, pe sticle de votcă. Într-un târziu am ajuns la destinație. Imediat am fost preluați de un agent și duși în port, la un Cămin, unde am fost cazați câte 4 persoane într-o cameră. Acolo am fost informați că masa de seară deja fusese servită, așa că aveam două alternative: să mâncăm din Traistă sau ca Boierii la o Crășma din Sat. Am lăsat fiecare bagajele lângă patul ales și fără să ne mai dezbrăcăm am optat: Suntem viitori ofițeri deci: la o Crășmă din Sat. Zis și Făcut! dar NEGULESCU Sandu / Nepotul după poreclă, un tip înalt și carismatic a propus, pentru a ne încălzi, să bem întâi câte un pahar de vin bisericesc, din sticla pe care el o adusese de acasă și fusese primită de la o înaltă rudă ortodoxă. Felicitat de noi, Nepotul a scos sticla și a pus-o pe masă spunând: - Dar nu avem apa!. Noi, oameni încercați, trecuți prin multe, am spus: Uplete măi Ne poate paharele și nu te mai sgârci!. El speriat a strigat: Bă, voi sunteți duși cu capul, ăsta nu este vin de masă!. Aveți grijă cum îl Beți! Uplete mă paharele! a spus colegul lui de punte RUIU Valentin. Asta s-a și întâmplat. După prima gură de vin (care avea consistența siropului), la câteva minute când discutam dacă mergem pe jos, sau chemăm un taxi, deja viața era roză!. La a doua gură ne hotărâsem să mergem pe jos. La a treia gură ne trecuse foamea și vorbeam toți odată, iar după a patra gură ne-am trezit dimineața următoare, în pat, îmbrăcați așa cum venisem, veseli, fără dureri de cap și ne-am grăbit să mergem la masă. În aceeași zi am fost cazați pe traulerul tip B 22 MAREA NEAGRĂ, câte doi în cameră. Eu am primit împreună cu colegul meu FERENDINO Leonida pe puntea inferioară prima cabină din prova tribord. În luna martie, după reparațiile din garanție, nava s-a deplasat spre Newfoundland / LABRADOR în ATLANTICUL de Nord pentru a pescui cod, merluciu și sebastă. Nava avea comandant pe ȘUBA Petre, secund (Of. mar. I) HALUS Ion poreclit și Bacus, Of. Mar. II CUJBĂ Ion, Of. Mar. III TOMA Ion Lucian și timonier pe Nenica / NEFERIU Ion. Prima escală a fost la Copenhaga apoi direct în zona de pescuit. În zonă, într-una din diminețile primei părți ale voiajului am ieșit după micul dejun pe punte,

unde TOMA Ion, cu un băț în mână, care avea legat de el o ață/gută utilizată la repararea traulului m-a întebat dacă nu vreu să pescuiesc albatrosi. Eu nedumerit l-am întebat: Să pescuiesc? Nu înțeleg?. Da mă, să pescuiești! M-am lăsat convins și l-am rugat să-mi arate cum. Am ajuns la porticul din pupa, în babord și omul a pus în mișcare guta care în capăt avea legată o piuliță. Imediat a prins un albatros care venea în picaj, pentru a se hrăni, în jetul de apă aruncat de la compartimentul de prelucrare a peștelui. Cu un oarecare efort la adus pe punte și la vârat într-o cușcă realizată de pescari, cu plasă de sârmă în care se mai aflau câțiva. Apoi s-a întors să prindă altul. Uitându-mă mai atent, am observat în aer câteva păsări roșii/portocalii care zburau alături de albatroși. L-am întebat ce fel de păsări sunt alea. Răspunsul prompt a fost Flamingo!. Am încercat să-i explic că alea au gâtul lung și trăiesc mai mult prin mlaștini. Zadarnic!. După un sfert de oră de “pescuit albatroși” apare șeful turei de la pescari și ne invită la pupa la “mitingul aviatic”. Încă nedumerit, mă duc spre slipul navei și îi văd pe doi pescari lipoveni cum deschid poarta cuștii din plasă de sârmă, eliberând pe slip pescărușii din cușcă. Dar ce să vezi! totii erau roșii. L-am întebat pe Lucian cum a fost posibil asta și mi-a spus: cu miniul de plumb. Au decolat ca avioanele de pe puntea unui portavion și imediat au intrat în picaj, în urma siajului navei pentru a se hrăni cu resturile de pește aruncate de la prelucrare. După o lună de pescuit am intrat în portul SAINT JOHN pentru buncăr la combustibil, apă și ceva alimente proaspete. Într-un bar ne-am întâlnit cu niște marinari spanioli care aveau o navă asemănătoare cu bricul Mircea și care pescuiau din bărci la țaparină. După câteva pahare băute, doi dintre punctiști au ajuns pe puntea de comandă la bordul navei lor. După câteva impresii schimbate, au plecat de acolo cu coordonatele zonei de pescuit, unde ei la țaparină scoteau mai mult pește decât noi cu traulul. În după amiaza acelei zile am ieșit din port, iar ei au reusit să-l convingă pe căpitan că dacă aia la țaparină pescuiesc atât, noi vom face plinul în câteva zile. Zis și făcut!. Două zile deplasare spre nord, prin banchiza de gheață, în care nava trosnea din toate încheieturile, timp în care toți îl invocam pe DUMNEZEU!, la ultimul cart, ofițerul stagiar Nenică a scos harta zonei respective și a constatat că ne aflam în apele teritoriale ale CANADEI și nu puteam pescui. Schimbare de drum, 180 de grade, vreme de două zile, spre sud. În 4 zile făcusem o treabă BUNĂ, vânturasem apa!. Prin luna iulie am intrat din nou în SAINTJOHN pentru buncăr, unde se afla și nava DELTA DUNĂRII care făcuse full-ul de pește și urma să vină în țară. Noi, fiind stagiaari, am fost transferați la bordul ei pentru a ajunge în țară pentru examenul de stat. După două zile navele au părăsit portul, una pentru pescuit și alta pentru travesarea oceanului. La două zile după părăsirea portului, în zona de pescuit, în care se afla MAREA NEAGRĂ s-a instalat o ceață cu vizibilitate sub 50 de metri. Normal pentru o astfel de situație a fost pornit tifonul pe automat pentru semnale de ceață. În jurul orei 11, din ceață, tribord a apărut traulerul rusesc REMBRAND care a ras prova navei aflată în traulare. Cum doar MAREA NEAGRĂ a avut avarii mai serioase, a intrat în port pentru reparații. Un ziar CANADIAN din acea vreme ajungând în țară cu unul dintre cei care se aflau la bord, într-o fotografie, am văzut cum din cabina în care locuisem noi doi rămăsese în urma coliziunii doar peretele cu ghiuveta și oglinda. MARE NOROC! am avut eu dar și FERENDINO

Florin GUSMAN

**Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră
Pentru relații : gusmanflorin@gmail.com Tel: 0757.335.777 Florin GUSMAN**