

2.11.490

BOABE DE GRÂU

ANUL II — N-rul 3

REVISTA DE CULTURĂ

MARTIE 1931



CUPRINSUL

VIATA UNEI CORĂBII

ROMĂNEȘTI cu 12 figuri de JEAN BART
ATENEUL ROMÂN cu 17 figuri de GH. ADAMESCU
FUNDENII DOAMNEI cu 7 figuri de G. M. CANTACUZINO
RUVA (roman, III, sfârșit), cu 3 figuri de MARCU BEZĂ

CRONICA. Cărți, conferințe, congrese, expoziții : „Memorii” ; Bibliografie și bibliografii ; Sfintele cărți ; Regele Dromichet ; Noaptea furtunoasă ; Antropogeografie ; In România veche ; Șalom Aș ; Aus Kronstädter Gärten ; Muzică. Teatru, muzică, cinematograful, radio : Cască de galenă, casca Minervei. Turism sport, educație fizică : Nestor Urechia ; Isus în stadion ; Educație fizică, sport și turism la educația poporului ; Drumuri basarabene.

cu 18 figuri.

EDUCAȚIA POPORULUI IN ALTE ȚĂRI (Aduș) : *Educația poporului în Statele Unite ale Americii* din englezește de Emanoil Bucuța cu 5 figuri.

Planșă : Bărci, de Sabin Popp

Redactor : EMANOIL BUCUȚA

Un exemplar 30 lei

Abonamentul pe an 300 lei



LIBRARIA DE STAT
DIRECTIA EDUCAȚIEI POPORULUI
INVĂȚĂMÂNTUL MUNCITORESC

BUCUREȘTI II, B-dul Elisabeta, 97 (Dir. Educației Poporului)



Triremă de pe Acropolea Atenei

Viața unei corăbii românești

DELA ARCA LUI NOE LA TRANSATLANTIC

Natura n'a făcut pe om ca să meargă pe apă. Omul este terestru, legat de pământul pe care calcă. Pe apă nu se poate susține decât înotând câteva ore. Omul înghite apa până ce apa îl înghite pe om. Atunci cum s'a putut forma din *Homo terrestris* noua specie de *Homo navalis*?

Înțeleptul Pitagora a zis : lăsați cerul păsărilor, apa peștilor și pământul oamenilor.

Totuș, omul nu s'a resemnat.

Prin puterea minții a isbit să umble ca pește prin apă și ca păsările să se ridice în văzduh. Se poate zice că navigația ca și aviația este o sfidare aruncată naturii.

Marea, lacurile, fluviile, râurile pe care omul nu le-a putut trece cu piciorul, erau niște obstacole ce le întâlnea în cale. El a reușit cu timpul să le treacă și, mai mult chiar, să se folosească de ele ca de niște drumuri trase dela natură. Căci de fapt râul este un drum care merge.

Ideea de a utiliza un curs de apă drept cale de comunicație este veche ca și lumea.

Multă vreme pământul era acoperit de păduri nestrăbătute. Fluviile, râurile erau niște drumuri largi tăiate sine fără ca mâna omului să intervie. Iar la vale, în sensul curentului, drumul de apă merge singur.

Navigația este cea mai veche artă. Căci nava este primul vehicul al civilizației — barca este mai bătrână decât carul. Numai după geniala născocire a roatei apăru carul.

Primul tip de navă a fost bucată de lemn, butucul, trunchiul de lemn plutind la întâmplare, de care omul primitiv s'a agățat instinctiv, cu un folos real.

Mai mulți butuci legați între ei au format *pluta*, așa precum și azi o vedem plecând dela Vatra Dornei pe Bistrița și coborând la vale pe Dunăre până la Mare.

Trunchiul de copac primitiv scobit a fost prima barcă, așa cum o vedem încă și azi pe râuri și pe lacuri. Acest prim tip de navă zis : monoxilă, pirogă, ciobacă, dubă, este sâmburile arhitecturii navale și primul pas al navigației mondiale.

Haina, ridicată pe o prăjină, umflându-se de vânt, barca a plecat singură. Așa a început navigația cu pânze folosind forța vântului.

Care a fost întâia mare călcată de prova tăioasă a celei dintâi nave? Care a fost poporul primilor navigatori? Care a fost evoluția maritimă a omenirii? Cari au fost primii eroi din grandioasa epopee a geniului uman, în luptă seculară cu cea mai formidabilă putere a naturii, în luptă cu marea? Marea, geloasă parcă, fără milă a înghițit totul, căci pentru totdeauna aceste secrete vor rămânea ascunse în noaptea preistoriei.

Și totuși un martor ne-a rămas până azi : vasul plutitor — *nava* — care sub diferitele-i forme, rămâne fructul, roadele muncii și ale creației minții atâtor mii de generații, lucrători anonimi, îndepărtații noștri strămoși.

Căci nava nu este numai un mijloc de transport, o locuință flotantă ; în ochii marinarului, nava este o ființă viețuitoare, aproape umană — însuflețită de mai multe sute de inteligențe grupate, ea trăește viața mai multor sute de vieți.

Această savantă înjghebare de lemn, fier, pânze și frânghii, are parcă un suflet. Cine și-a încordat vreodată brațele stăpânind cu degetele încleștate roata cârmei, a simțit că domină o forță. Nava trăește, spintecă valul, geme și urlă în suflarea turbată a vântului din larg. Vorbește celui care știe s'o înțeleagă, suferă și moare de bătrânețe dacă n'o înghite marea.

Cu ce atenție examinează ochiul marinarului nava în construcție pe șantier numărându-i coastele, admirându-i formele elegante ; cu ce emoție privește lansarea și botezul ei în apa mării, cu ce durere și



Imbarcarea Împăratului Ion Paleologu, din Sfântu Petru dela Roma

melancolie cată la o epavă, cadavrul unei nave distruse, al cărei corp putrezește părăsit la țarm.

Multă vreme marea a fost considerată ca un obstacol de neînving, un vid planetar, ca și deșertul nisipos, care nu putea fi trecut.

Prin arta navigației omul a ajuns să se folosească de mare ca de un câmp liber, deschis tuturor drumurilor. Navigația îmbrățișează un număr de probleme intim legate între ele :

Știința construirii navelor, adică *arhitectura navală* ; cunoașterea drumurilor pe mare, adică *hidrografia* și *arta nautică*, știința marinăriei, manevra și conducerea navei dela un punct la altul.

Primele cunoștințe de arhitectură navală le avem din Biblie : *Arca lui Noe* — care pe lângă familia comandantului mai transporta, după cum se povestește, 7 perechi de animale curate, 7 necurate.

A doua cunoștință de navigație mitologică ne-o dă legenda geografică a expediției *Argonauților*.

Noe și-a construit singur nava lui, dar nu știa să navighe. Arca lui nu putea să fie decât un ponton fără lopeți și pânze. El a rătăcit, plutind la întâmplare, până s'a înămolit pe vârful muntelui Ararat.

Jason căpitanul corăbiei *Argo* era, putem zice, căpitan de lungă cursă, deși nu avea brevet. Nava lui avea 50 de lopătari și o pânză primitivă. Plecase într'o lungă navigație, nu se imbarcase în corabie ca tata Noe ca să scape de potop. Janson pornise în căutarea lânii de aur.

Dorința de pradă a creiat navigația și de aceea pirateria — această spumă a mării — este veche ca lumea. Și adesea se confundă cu navigația. Pirateria a făcut să propășească arta nautică.

Căci Argonauții, la drept vorbind, nu erau decât niște pirăți — ca și Ulisse, Menelaos și toți ceilalți eroi, cântați și idealizați de poeții antichității.

Prima dată când neamul Elenilor s'a făcut cunoscut lumii, a fost când marinarii lor au plecat cu navele ce le aveau ca să jefuiască Troia.

Și putem spune că opera genială a lui Homer nu-i decât un vast *Jurnal de bord* ce ne-a fost transmis de antichitate.

Căderea celebră a Troiei, sfarmă regatul lui Priam, și dă cheea Helespontului în mâinile Grecilor, care încep să populeze coastele mării Negre și malurile Dunărei.

Despre coloniile și navigația Grecilor din părțile acestea a scris Herodot, părintele istoriei — un fel de *Baedeker* al antichității.

Urmărind filmul istoric al omenirii, ne uimește uriașa, nepotolita frământare de neamuri, popoare și seminții, cari s'au perindat vânturând apele care scaldă pământul nostru strămoșesc. Au plutit prin părțile aceste nave de felurite forme și numiri :

Trireme antice, galere romane, corăbii bizantine, caravele genoveze, galioane venețiene, caice și bolozane turcești, șeici căzăcești, trihandine grecești, luntre muntenești, pânzare moldovenești, până la navele moderne : vase cu aburi, de marfă și de pasageri. La trei tipuri se reduc toate aceste nave :

- 1) Barca, având ca motor forța brațelor.
- 2) Corabia cu vântul în pânze ca motor.
- 3) Vaporul, având ca motor forța aburului.

ROMÂNII LA MARE

Dar care a fost rolul neamului nostru, în cursul veacurilor, pe scena navală a orientului european ?

Inceputurile Marinei Românești trebuiesc căutate cu mult în urmă, în negura vremurilor, pe când navigația se confunda cu pirateria.

Populația băștinașă, cu rădăcini adânci înfipte în malurile Dunărei și ale Mării Negre, a umblat de sigur pe apă. Și amestecată cu diversele seminții venite de la Nord, ca Pecineghii, Cumanii, prădau cu vasele lor ușoare litoralul, în sus până la gurile Niprului și în jos până la gura Bosforului, ajungând până sub zidurile Bizanțului. Acești primitivi marinari tăiară calea lui Svetoslav dela Kiev spre Tarigrad.

Inceputurile Marinei noastre trebuiesc căutate înainte de descălicare, în strânsele legături comerciale pe care le aveau cu Venețienii, Genovezii și Pizanii, stăpânitorii căilor mondiale, în evul mediu, între Orient și Occident.

Dacă s'ar răscoli și azi mai adânc în arhivele vechilor cetăți italiene s'ar descoperi hrisoave, care

ar lumina epoca întunecată a începuturilor marinei noastre.

În baladele și cântecele literaturii populare sunt amintite isprăvile străbunilor noștri marinari pirați. Tot despre ei vorbesc cronicile călugărului Nestor și a lui Constantin Porfirogenitul, precum și vechia Diplomă Bărlădeană.

În scrieri străine găsim date asupra navelor românești, de pe vremea lui Mircea și Vlad Țepeș; vasele noastre ușoare pilotau și serveau expedițiile cruciate cari urmau calea fluvială. Sunt cunoscute: faimosul *Statuto-Nautico* a Dogelui Veneției Antonio Tiepolo, și Tratatul de comerț între Anglia și Moldova sub Petru Șchiopul.

Că navele moldovenești ieșeau prin strâmtoări în Mediterană o dovedesc rămășițele farului ridicat de Ștefan cel Mare la mănăstirea Zoograful de la Sfântul Munte Atos.

Se cunosc cauzele cari au ruinat cetățile italiene, strămutând centrul de gravitate a comerțului mondial din Mediterana în Atlantic:

- a) Descoperirea drumului la Indii pe la Capul de Bună Speranță;
- b) Descoperirea Americii;

c) Așezarea Turcilor în Europa.

Prin căderea cetăților Kilia și Cetatea Albă în mâinile Turcilor, zice marele Bălcescu, se îngroapă viitorul naval al Moldovei. Blocul islamic așezat între valea Gangelui și valea Dunărei, transformă marea Neagră în lac otoman, iar Dunărea în râul împărătesc al Sublimei Porți.

Patru secole ne-a îndepărtat vitregia timpurilor de căile apelor. Eram însă datori să îndestulăm cu produsele solului piața Sтамbulului, să dăm bir, lemn de construcții navale, maiștri și marinari. Târziu, când începe să apună semiluna, ni se dă dreptul și nouă de a naviga cu galioane armate.

Nava de tip moldovenesc să numea *Pânzar*. Cea de tip muntenesc: *Caic* domnesc.

Se institue un bir al *șeicilor*. Strălucitul *Hateșerif* al Porței, căpătat prin stăruința marelui român Enăchiță Văcărescu, ne îngăduie a naviga cu *bolozane*, *caice*, *șeici*... *privilegiu ce din vremi bătrâne, de mulți ani, l-au fost pierdut țara aceasta...*

Rusia, urmând testamentul lui Petru cel Mare,

atrasă de mirajul Țarigradului, face un pas înainte punând mâna pe gurile Dunărei.

Anglia are nevoie să aducă grâu din valea Dunărei. Urmează războiul pe Crimeia. Rusia este scoasă dela Dunăre. Se alcătuește Comisia Europeană a Dunărei, stabilind libertatea navigației pe acest fluviu declarat internațional.

Porturile noastre se deschid; prin ele iesă grâu și intră aur.

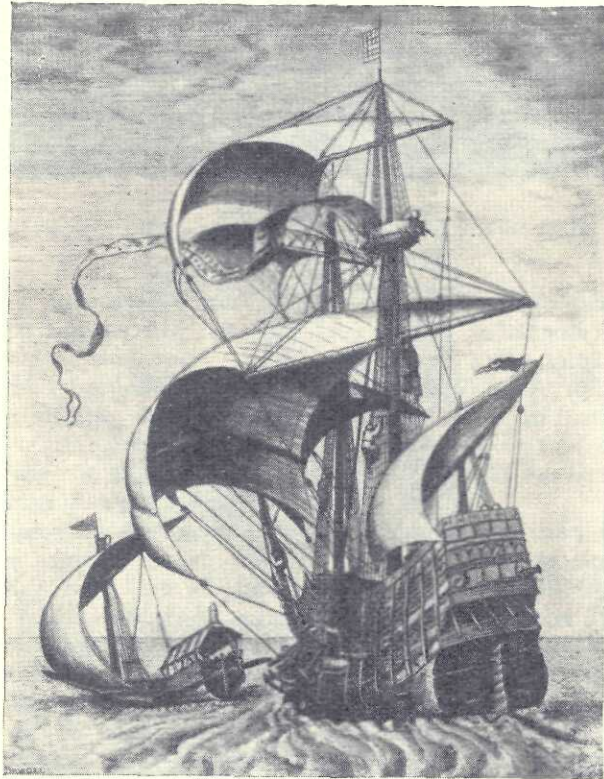
Renașterea Marinei Românești începe. Pe apele Dunărei și ale mării flutură iarăși steagurile capului de zimbru al Moldovei și vulturul Munteniei. Forțele navale ale celor două principate, după unire, se organizează într'un singur corp: *Flotila Română*.

Austria tindea să aibă monopolul și supremația navigației pe Dunăre. România se opune: nu se prezintă în Conferința dela Londra, și proiectul de poliție a navigației pe fluviu, rămâne literă moartă.

Unul din pretextele ridicate de politica austriacă era că România nu are nave de poliție și nici personal pregătit.

Desvoltarea Marinei noastre era o necesitate politică și națională.

Marii bărbați de stat de pe acea vreme au înțeles: Ion Brătianu, Mihail Kogălniceanu au comandat o serie de basteimente în străinătate, au trimis un număr de tineri marinari în școala navală franceză dela Brest și în cea italiană dela Livorno.



Corabie de larg și fregată
după o gravură de Breughel cel Vechiu (1564-65)

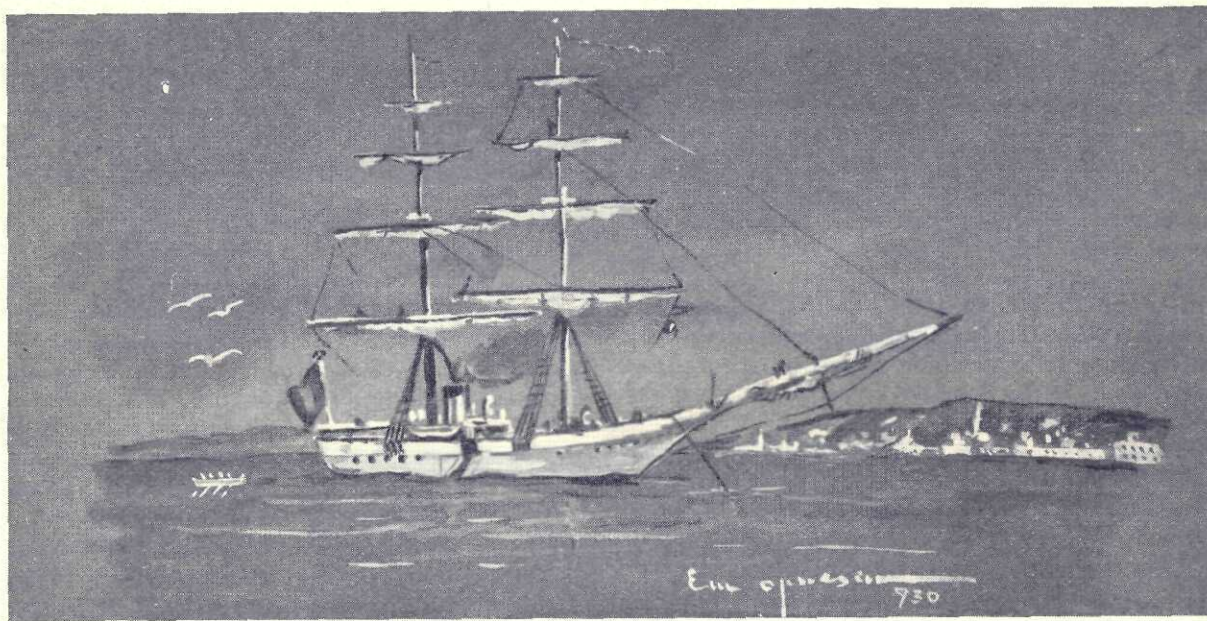
NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA”

Pentru ucenicie în aspra meserie a mării era și la noi nevoie de o școală plutitoare. În anul 1822 s'a comandat la un șantier naval englez, o navă-școală, care a fost botezată cu numele de „*Mircea*”, de către Ion Ghica, ministrul României la Londra.

Ion Ghica, beiu de Samos, iubea marea, trăise în lumea diplomatică, în cercul marinarilor de pe basteimentele staționare la Constantinopoli; urmări cu toată inima construcția lui „*Mircea*”.

În corespondența rămasă dela regretatul Amiral Urseanu, primul comandant al lui Mircea, s'a găsit o scrisoare dela Ion Ghica:

„Cumetre dragă, am urmărit cu harta și cu gândul falnicul pavilion al lui Mircea.



Bricul Mircea în rada Balcicului, desen de Gh. Oprea

„Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui Mircea pe marea cea mai periculoasă, să fie de bun augur și să deschidă României o eră de acțiune „asupra mărilor. Urez tinerilor Argonauți de sub „direcția și conducerea voastră, un viitor glorios”.

Ion Ghica avusese o mână fericită. Șantierul englez realizase o rară construcție navală, de o splendidă reușită.

Mircea este o corabie cu pânze, tipul de navă numit *brik*, cu velatura completă.

Deplasament 360 tone. O mică mașină pentru manevra în porturi. Viteză maximă e de 13 mile pe oră. Un echipaj de 100 marinari, majoritate copii din școala de marină și ofițeri tineri.

O mică navă de lemn cu pânze; dar ce rar se mai poate întâlni azi pe căile mării, printre feluritele bastimente, între tipuri monstruoase de mașini flotante, o asemenea navă cochetă, un *voalier* cu forme rotunde și elegante, având o velatură măreață, armonică și perfect echilibrată!

În orice port ancora Mircea, în numeroasele sale călătorii, atrăgea atenția și admirația marinarilor de rășă prin originalitatea, și fineța formelor sale.

La serbările columbiene dela Geneva, unde o barcă a lui Mircea a câștigat premiul întâi la cursele de întrecere dintre toate marinele militare din lume, un englez, cunoscător, ceru voe să desemneze formele acestui rar tip de navă.

La serbările navale dela Kiel, pentru deschiderea canalului dintre marea Nordului și marea Baltică, la care Mircea a luat parte făcând înconjurul Europei, toți cunoscătorii se opreau în admirație în fața acestei nave-școală, care apărea cu pânzele albe, ca o lebădă grațioasă, în mijlocul greoaelor escadre de mastodonți cuirasați.

Viața și serviciul pe acest bastiment nu sunt ușoare: Mircea deși posedă excelente calități nautice — *ține bine la mare* — are un balans foarte sensibil: *ruliul se combină cu tangajul*, provocând foarte repede *răul de mare*. Școlarii fragezi, marinarii începători, atrași de magia mării, erau puși dela început la o grea încercare în noua meserie. Cei cari nu putea rezista în leagănul lui Mircea, erau nevoiți să-și schimbe repede profesia. Părăseau curând nesigura și mișcătoarea apă, pentru a simți din nou ferm, sub tălpile picioarelor, pământul solid și nemișcat.

Dintre toate navele noastre, de sigur Mircea a avut cel mai însemnat rol în epoca de renaștere a Marinei Românești. El a fost leagănul în care au crescut aproape 50 de promoții, formând primele cadre de marinari români.

În alte țări c'o populație maritimă de litoral, marina comercială formează elementele marinei militare. La noi, dimpotrivă, marina militară a creat pe cea comercială, căci vitregia timpurilor ne-a îndepărtat de căile mării și ne-a curbat numai pe brazda plugăriei.

Ne-am format echipajele din tinerii recruți de pe malurile apelor, și mai cu seamă dintre *plutașii* Bistriței, cari au ajuns excelenți navigatori; foarte mulți dintre ei se găesc azi îmbarcați ca marinari și fochiști pe vasele engleze.

Asta a făcut pe un comandant român să răspundă Regelui Greciei, care întrebase de unde își recrutează România marinarii: „*dela munte, Maestate, îi aducem, dar îi oțelim în căldarea Mării Negre*”.

În adevăr, această caprițioasă mare, supusă vânturilor nordice ale stepei rusești, călește pe navigatorii cari învață în cuprinsul ei aspra școală a mării.

Marinarul care s'a format aci, dând piept cu furtunile în luptă cu valurile Mărei negre, va fi bun marinar ori unde.

Un comandant englez, îngrozit, a exclamat :

„Marea Neagră e un cazan gata să facă explozie”.

Prin multe furtuni a trecut Mircea, și a rezistat totdeauna, înfruntând urgiile vremurilor. Cea mai groaznică din toate a fost cumpăna prin care a trecut în anul 1888.

IN COADA UNUI CICLON

În dimineața de 19 Mai 1888, Mireca pleacă din Sulina, cu provizii pe timp de trei zile. Marea calmă, timp admirabil.

A doua zi se găsea în dreptul Constanței. Face o vîltă în vînt cu intenția de a lua drumul spre Insula Șerpilor pentru a intra din nou în Sulina. Se făceau manevre de pânze pentru a pregăti pe copiii din școala de marină în vederea unei călătorii mai lungi ce aveau să facă în acel an prin Mediterana.

Din senin se stârni un vînt dela Nord, care sufla în față. Mircea nu mai putea înainta, bătea pe loc în dreptul Capului Midia. Iși schimbă direcția spre Est. Vîntul se întărea schimbându-se peste noapte într'o cumplită tempestă. Nimic nu se mai recunoștea. În bezna unui iad întunecat, în care licărea numai fosforescența valurilor uriașe, Mircea se sbătea de moarte; corpul scârțâia, gema la fiecare isbitură, și întreaga arboradă, frînghi și macarale, urlau înfiorător în noaptea cea stranie, în care părea că se apropie sfârșitul lumii. Spre dimineață o ploaie torențială unea cerul cu marea de parcă se rupsesse zăgazele vădudului.

Mircea căzuse în drumul coadei unui ciclon. Trei zile și trei nopți s'a luptat între viață și moarte. Patruzeci de vase cu pânze s'au înecat atunci din cauza acestei furtuni rămasă celebră în părțile Mărei Negre.

Câte amintiri, din cele trei zile și trei nopți de groază și de luptă, nu au rămas neșterse în mintea copiilor marinari, ajunși mai târziu comandanți în-

cercați pe cargoboturile și pacheboturile marinei comerciale.

Mircea era cu totul inundat; imbarca pachetele de apă prin ambele borduri, în compartimentele din provă apa ajunsese aproape de un metru, pompele nu mai dovedeau. Valurile isbeau ca lovituri de tun. Catargul din provă s'a prăbușit cu toată arborada pe punte. Barca balinieră a fost sfărâmată la postul ei. Tunurile s'au demontat pentru a fi aruncate în mare. Cabina bucătărie smulsă umbra pe punte purtată dintr'un bord în altul.

Corpul lui Mircea era amenințat să fie spart de propriile piese, rupte din locul lor și isbite cu violență de valuri gata să pătrundă între coastele lui.

O zi întreagă s'a luptat în apă un marinar erou, lemnarul bordului, legat c'o frînghie ca să nu fie măturat de valuri, pentru a degaja vasul de lemnele și manevrele rupte care-l amenințau. Provizia se terminase și începu chinul foamei și al setei.

În țară jale; se svoinise că Mircea s'a înecat. Părinții își plângeau copiii pierduți pe mare, nimeni nu putea da nici o lămurire; se știa că a plecat pe mare și nu s'a mai întors.... Mircea ajunsese la liman isbutind, pe jumătate distrus, să intre în Bosfor.

Intr'un hal de plîns, dar falnic ca un erou rănit, Mircea, cu'n catarg lipsă, cu pânzele sfâșiate, cu bărcile sdrobite, defilă, admirat în ovații, prin fața va-

poarelor, cari nu îndrăsnise pe timpul furtunei să iasă din Bosfor, să înfrunte Marea Neagră.

Sultanul Abdul Hamid s'a interesat de soarta lui Mircea, a felicitat pe comandant și a dat ordin să se facă, fără plată, toate reparațiile necesare navei românești, în arsenalul Marinei Otomane din Cornul de aur.

Raportul de mare al comandantului, Amiralul Eustațiu, a fost publicat în Monitorul Oastei din anul 1888.

O SĂRBĂTOARE ORIGINALĂ

Acum câțiva ani a avut loc la Constanța o sărbătorire originală, unică în țara noastră. S'a comemo-



Bricul Mircea în larg

rat 40 de ani dela furtuna din 1888. E bine să fie cunoscută această înălțătoare și emoționantă solemnitate ca o pildă vie pentru educația poporului.

Un Amiral, fost elev în școala copiilor de marină în anul 1888, a avut fericita idee să cheme la această solemnitate, făcută tot pe atât pentru ei cât și pentru ceilalți, pe toți marinarii cari au fost în tinerețea lor îmbarcați pe Mircea. Chemarea a avut cel mai mare răsunet. S'au strâns acolo, în jurul navei care-i aștepta, înfiptă în apă sărbătorește din toate unghiurile țării, mari-

rinari de toate vârstele : copii de 12 ani, elevii de azi ai școlii de marină, și bătrâni de 80 de ani, pensionari veniți să mai vadă încă odată nava pe care și-au făcut ucenicia în zbuciumata școală a mării.

După obișnuita slujbă bisericească pentru odihna sufletelor celor trecuți în lumea drepților, Mircea a ieșit în larg. Conducerea și manevra navei a fost redată, pentru câteva ore, iarăși în mâinile bătrânilor cari în luptă cu natura, acum 40 de ani, ținuse piept și înfruntase urgia Mării Negre.

Și bătrânul Mircea a ridicat ancora având iarăși la posturile de plecare pe marinarii din 1888. Și-a desfăcut pânzele în vânt și maestros cu aripile întinse a ieșit ca altă dată în larg. Parcă și-a cunoscut stăpânii, s'a supus bătrâna navă, manevrând cu aceeaș

precizie ca și odinioară în tinerețea ei. Cu genunchii îndoiți, tremurători, un Amiral bătrân, scos la pensie acum douăzeci de ani, a urcat scările la puntea de comandă. A urmărit, cu ochii în lacrimi, mane-

vra pânzelor umflate, și-a isbutit să execute cu aceeaș artă o voltă în vânt.

Iar alt amiral în activitate, cu toată sarcina vârstei și a gradului, a reușit să se urce până în vârful catargului, la încălșarea rându-niceii — acolo-i fusese postul în copilărie, cu 40 de ani înainte, când suia în fugă desculț scările de frânghie până sus.

O zi întregă au petrecut-o pe bordul lui Mircea marinarii-copii, în pragul meseriei, cu marinarii-bătrâni retrași de

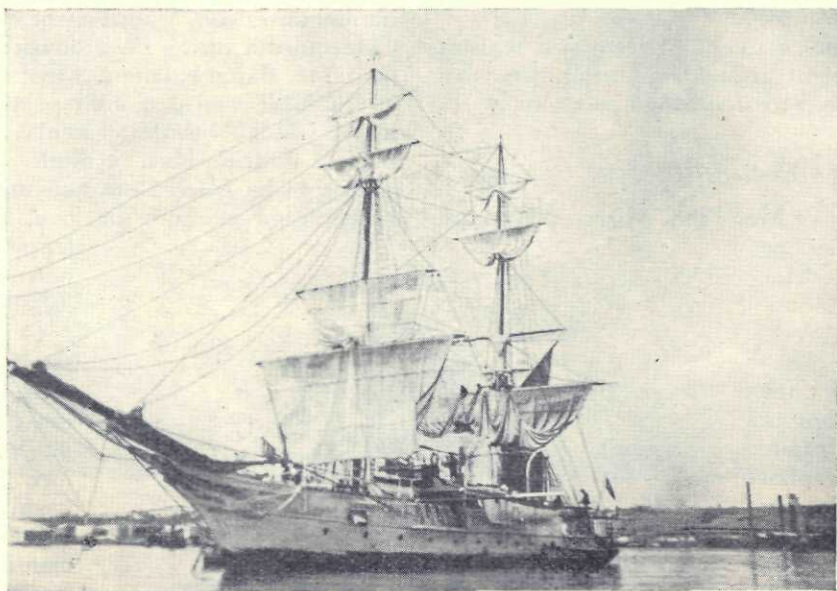
mult din cariera lor. Momente de emoție, lacrimi ferbinți șterse pe furiș ; pioasă amintire pentru cei duși ; momente duioase de regret și melancolie pentru cei albiți de zile și nevoi ; îndemn și avânt pentru cei tineri, cari intrau îndrăzneți în lupta vieții, la rândul lor chemați de magica atracție a mării.

ȘCOALA ÎNTRE CELE DOUĂ INFINITE

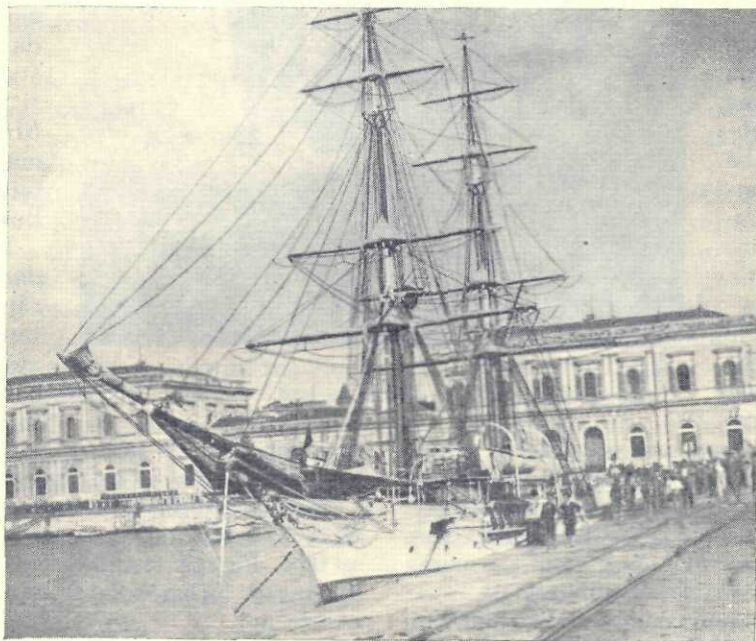
Dacă în cursul existenței lui Mircea, aproape jumătate de secol,

mulți marinari s'au stins, toți au îmbătrânit, numai Mircea a rămas acelaș, frumos, falnic, și, minune, întinerit parcă.

Înainte de războiu aflarăm cu regret că i-a sosit



Mircea cu plete albe



Bricul Mircea în Bari, la cheiu

sfârșitul și bătrânului Mircea. Vasul a fost dezarmat, scos la reformă. Fără pânze, fără manevre, despoiat, corpul lui slujise ca simplu ponton în convoiul de provizii, la Kilia, pe timpul războiului.

După câțiva ani tot arsenalul marinei s'a minunat constatând că fundul lui Mircea e în perfectă stare. Lemnul se petrificase. Fundul lui Mircea se făcuse de abanos. Intră în reparație. Ii se schimbă câteva coaste, puntea; o nouă arboradă și velatură îl transformau complet. Mircea se reface. Intinerește. Ca pasărea Fenix renaște din cenușă.

Bătrânul întinerit pornește iar la drum pe căile mării, pelegin neobosit, ocrotind sub aripile lui de pânză, noui generații de marinari români.

Ani de-a rândul, în fiecare vară, Mircea făcea câte-o călătorie de studii și practică navală, cu școala copiilor de marină și cu ofițerii tineri.

Dar navigația cu pânze se deosebește de cea cu aburi pe care ne-am deprins s'o vedem la pacheboturile noastre rapide și elegante. Distanțe parcurse azi în câteva ore, noi, cu Mircea, le făceam adesea în câteva zile, când vântul nu sufla în pânze, sau când sufla împotriva și navigam în volte.

Timpul pentru noi nu compta. Navigam ca să navigăm. Făceam artă pentru artă. Cu toate greutățile această navigație primitivă, cu pânze, te face să înțelegi adevărata poezie a mării. Vasele de războiu în general prea puțin navigă. Mircea însă a navigat foarte mult. A scotocit în fiecare an cu deamănuntul întreg Orientul. A urmat și coastele, cu golfuri și capuri, a intrat printre insulele Arhipelagului, a atins toate porturile din marea Neagră și din Mediterana. A urmat în Atlantic tot țărmul Europei, mergând până în Scandinavia. Mircea n'a fost niciodată un bastiment de războiu, un vas de luptă, a fost și a rămas întotdeauna nava-școală. Dar nu o școală fixă, ancorată și priponită la țărm. Era o școală vie, în plin aer, în sânul mării, în mișcare, o școală vagabondă în cari ochii ageri și curioși ai tineretei vedeau în natură ceea ce învățase în cărți.

Cutrerând mări și țări, văzând felurite locuri, oameni și lucruri, marinarul învață să cunoască lumea, și'n popasurile sale observă și compară țara lui cu celelalte.

„E om umblat, că știe multe” — zice cu admirație, în graiul său poporul.

Puntea lui Mircea ne-a fost cea mai folositoare școală. Acolo, zile și nopți în gol, izolați de restul lumii, între cer și apă, am învățat să observăm, să citim în marea carte a naturii ce ni-o deschidea în fața ochilor și a minții orizontul mării.

Era o viață sănătoasă, întăritoare. Ne umpleam plămâni cu ozonul aerului salin din larg; ne făceam mușchi de criță și ne oțeliam calitățile sufletești: curajul, voința, tenacitatea, disciplina, adevăratele virtuți bărbătești ale omului care dă piept cu primejdia, neîncetat în lupta cu natura. Căci

marinarul, trăind între cele 2 infinite, întrunește în caracterul său trei suflete: soldat, călugăr și poet. Inima lui este veșnic arsă de doruri nepotolite. Pe mare îi e dor de casă, de familie, de iubita-i părăsită, pe uscat îl chinuște dorul de ducă, îl atrage marea înșelătoare și etern misterioasă.

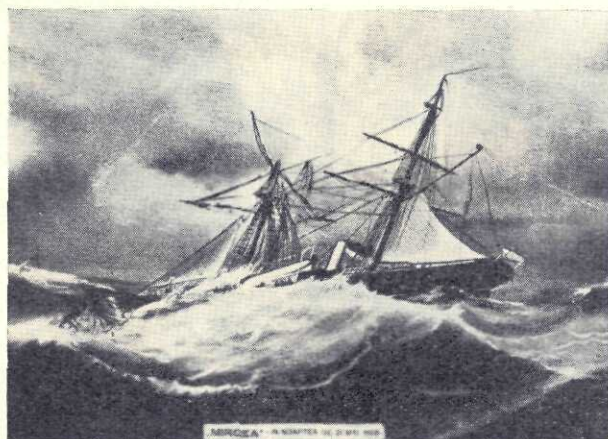
În larg pierzi noțiunea timpului. Ziua și noaptea sunt împărțite în *quarturi*, câte 4 ore de serviciu. Într'o zi te lupți încordat cu furtuna, văzând moartea cu ochii, a doua zi uiți totul. Pe oglinda mării calme, sub bolta cerului albastru râzi, cânti, glumești în plină voieșie...

DIN AMINTIRILE BORDULUI

Câtă viață, câtă lume, figuri, caractere și tipuri felurite, s'au per-

rindat, în cursul anilor, pe nava aceasta istorică, și poate legendară odată într'un viitor îndepărtat. Imi trec vii pe dinainte icoanele celor cari ne-au fost dascăli de energie și disciplină, marinari bătrâni, comandanți severi unii, blajini alții, dar toți gravi și hotărâți în ora când oficiau urcând treptele pe puntea de comandă.

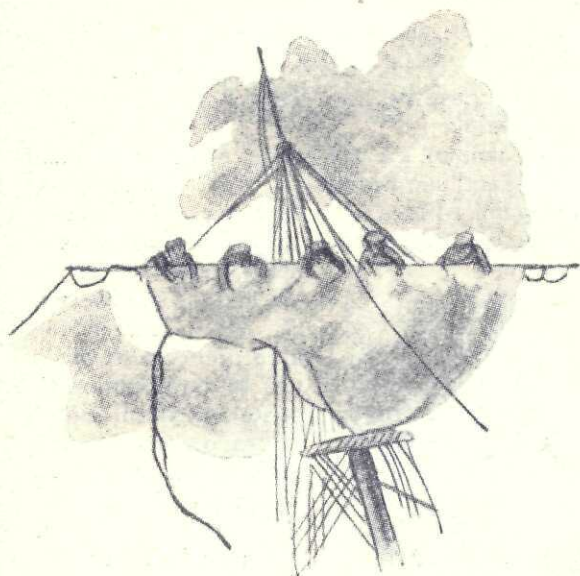
În larg, în plină maestate a mării, ei simțeau bine că o sută de perechi de ochii deschiși, mari, se ațineau asupra lor. Știau că fiecare gest care-l făceau



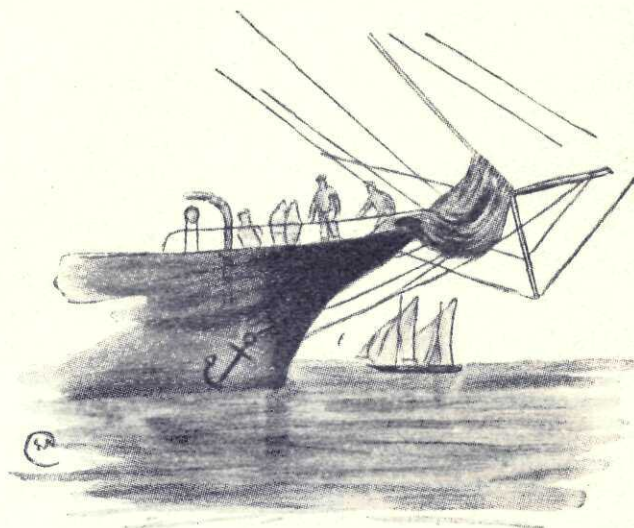
Mircea în furtună



În colacul de salvare



Motive de pe Mircea



de G. Voinescu

trebuia să inspire încrederea deplină și oarbă ascultare a bordului ce comandau. Suverani absoluți, dar sclavi ai datoriei. Ei ne ascuțeau simțul răspunderii în aspra meserie a mării, în care pâinea se cântărește cu prețul vieții, acolo unde greșala unui singur om poate deslănțui un dezastru. Soarta a-tător suflete este încredințată într'o singură mână ce trebuie în orice clipă să fie stăpână, sigură, hotărâtă.

Văd vii încă chipurile tovarășilor de bord, figuri copilărești, arse de soarele și vântul din larg, în plina voieșie a fericitei și generoasei tinereți. Nu pot să uit cum împărțeam frățeste provizia de mare pezmeții tari ca fierul, pe cari îi rodeam cu dinți de șoarece flămând. Și când nu mai puteam, că ne dureau dinții și gingiile sângerau, muiam galeții pietroși în apa sărată a mării și-i mozoleam c'o poftă de lup. Câți dintre acei îndrăzneți marinari, astăzi bătrâni încovoiați, au rămas în fundul minței mele așa cum i-am văzut pe-atunci ... agățați în catarge, ca pisicile pe scări de frânghie, uzi până la piele, suspendați de-asupra abisului, la capătul vergilor, strângând între dinți cuțitul de gabier, luptând îndârjiți cu pânza rebelă care se sbătea în urletul furtunii... eroi obscuri, în clipe uitate, luptând cu oarbă forță a naturii.

Nu pot uita nici pe bătrânii piloți, adevărați lupi de mare, vechii corăbieri italieni și greci, cari ne învățau pe-atunci manevra pânzelor, matelotajul, arta nodurilor de frânghie.

Barba Spiro Zarzaroni din Hios care se hrănea cu roșcove, și în loc de ceață zicea *Țața groasă*. Dalmatinul Micheli, condamnat pentru bigamie, se cununase cu o româncă în țară fără să divorțeze de nevasta lăsată la Triest. Trei frați Antonio Rota, calabrezii, marinari desăvârșiți, admirați pentru arta cu care scoteau contrabandele dela vapoarele de marfă. Burtosul Marcheti, care m'a învățat să fu-

mez cu pipa, căreia el îi zicea *lula*. Panaite Leca grav, încrunțat, fost căpitan de trihandin. Dionisie Vasilatos, un grec mărunțel și crăcănat, cu mustăți de rac, fuma tumbechi cu narghileaua. Simpaticul Barba Ghiorghios care în calmul nopților de vară, ne strângea în jurul catargului, sub bolta înstelată, ca să ne povestească isprăvile piraților și contrabandiștilor de hașis din Arhipelag unde își făcuse copilăria. Constantinescu-Mastela vechiul șef de echipaj, rămas celebru, ungea fundul bărcii cu săpun și lua totdeauna premiul întâi la cursele de bărci, în țară și în străinătate.

Nici unul poate n'a mai rămas în viață... umbre pierdute în noaptea trecutului Marinei Românești.

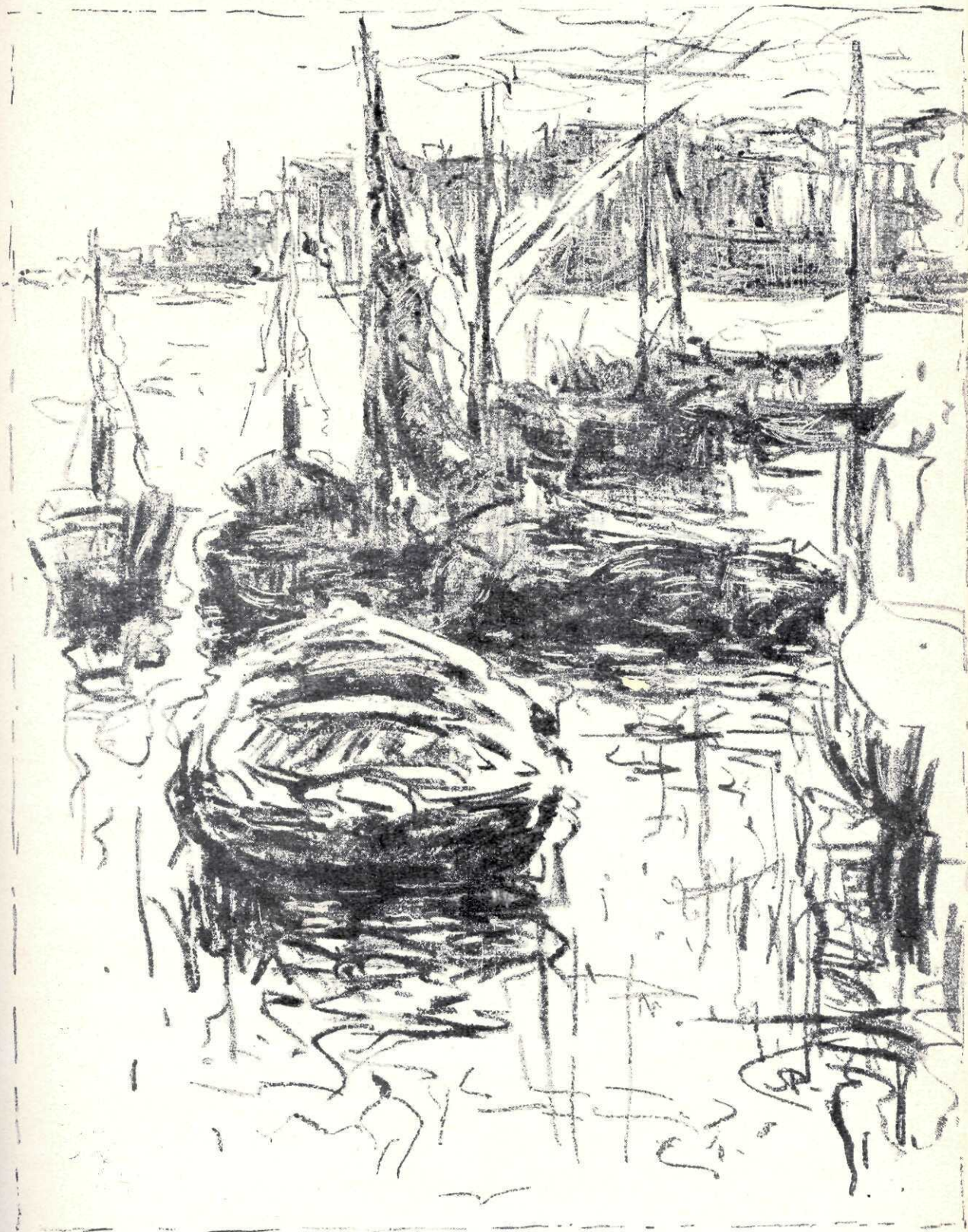
Până și dobitoacele care, alături de noi, au dus aceeaș viață de bord pe Mircea, nu le putem uita.

Dulmuş, cățelul nimănui și al tuturor pe bord, era tovarășul fidel, veșnic la post, făcându-și datoria alături de timonierul de serviciu. Trăgea cu dinții la parime în rând cu marinarii.

Un motan alb, Marcu, crescuse de mic între pânzele lui Mircea. Cunoștea ca un gabier întreaga arboradă, nu suferea de răul de mare, și se juca balansându-se între frânghii ca într'un leagăn. Un pui de urs, care a fost dăruit Regelui Suediei, se suia în vârful catargului îngrozit de bubuitul tunurilor de căteori făceam tirul în larg. Un cocoș turcesc, Osman, cumpărat din Trebizonda, umbla liber pe punte și trâmbița falnic anunțând răsăritul soarelui la orizontul mării.

Câte peripeții, câte scene, câte întâmplări tragice și comice nu-mi trec pe dinainte, când privesc în oglinda minței, în urmă, la viața petrecută pe Mircea.

Furtuna din fața insulei Cipru, când era să cădem în mijlocul unei trombe marine. Furtuna dela Rodos, când am salvat din naufragiu o corăbioară grecească. Echipajul nu mâncase de 5 zile, marinarii noștri mișoi le dădeau din mâncarea lor.



Bărci, gravură de Sabin Popp (1921)

Înămolirea pe bancul dela capul Mișia.

În baia dela Suda, pe coasta Cretei, un rechin apăru în mijlocul nostru pe când ne scăldam. O canonică franceză, c'o lovitură de tun, dădu alarma. Primejdia prin care am trecut într'o noapte neagră navigând printre lanțuri de mici insule, între Samos și Kalimno. Cunoștințele lui Barba Gheorghe pilotul, ni-au fost atunci mai de folos decât toate hărțile marine, calculele nautice și astronomice.

Glumele și farsele nu lipseau în viața de bord, în lungile zile de monotonie în larg, în zilele vesele și șgomotoase de peripeții și aventuri pe uscat, în tumultul porturilor orientale cu mozaicul lor de rase și seminții.

O lume de amintiri, iluzii, speranțe, regrete și melancolie, ne leagă sufletește de această bătrână corabie unde am crescut legănați, ocrotiți la umbra schelei de frânghii gudronate și pânze albe, ca sub niște uriașe aripi protectoare întinse în văzduh.

Mircea, deși bătrân, trăește fără să fi intrat încă în arheologie. Suvenirele noastre însă îmbătrânesc așa de repede, încât trebuie să ne grăbim a le fixa pe hârtie înainte ca magicul film să dispară de pe ecranul minții noastre.

PE APĂ E CALEA MĂNTUIRII NOASTRE...

Bătrâna navă-școală, care a dat țării pregătiți atâția conducători în epoca renașterii marinei noastre, are încă un mare merit care-i dă dreptul la respectul și recunoștința posterității.

Nava aceasta, o parcelă deslipită din trupul țării, a fost ani de-a rândul cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate. Mircea a purtat pentru întâia oară falnic, la vârful catargului, flamura românească de unde ea a fluturat pe căile mării și prin toate porturile Europei. El a făcut întâi cunoscut lumii, pe apă, țara și marina ei. A fost

un simbol. O afirmare a suveranității noastre pe apă. *Mircea era România.*

Căci în toate timpurile *Marina* a fost cel mai puternic argument al unui popor care trăește și vrea.

Să știe că prin navigație se lărgește viața și raza de acțiune al unui stat, se afirmă și se intensifică circulația și trepidația vitală a unui neam.

Apa joacă un rol din ce în ce mai mare în viața popoarelor și trage tot mai greu în balanța energiilor omenești. Câte țări n'au dus lupte de veacuri ca să-și deschidă o fereastră la mare. Noi, cari ne scăldăm picioarele în apa mării Negre, întâziem să ne folosim de binefacerile ei.

Marea a fost totdeauna cea mai admirabilă școală pentru educația poporului. În aerul sărat al mării, care tăbăcește pielea și oțelește voința, în fața nestrămutatei puteri a naturii, se formează omul de nădejde.

De atâtea ori s'a zis că trebuie și noi să ne folosim de experiența popoarelor mai bătrâne, cari nu s'au mulțumit numai cu banița de grâu scos din brazda pământului arat. Trebuie să ne avântăm cu îndrăzneală pe ape smulgând bogăția din ghiarele valurilor.

Noi, cari am reușit în curs de jumătate de secol să romanizăm complet navigația fluvială și maritimă, azi când prima dată ne aflăm în hotarele noastre etnice, trebuie cu orice sacrificii să îmbrățișăm acea *politică de apă*, pe care o prevăzuse geniul politic al marelui bărbat de stat Mihailachi Cogălniceanu :

„Calea mântuirii noastre este Dunărea, spre marea largă deschisă tuturor...”

Numai așa, noi Românii, ne vom împlini misiunea ce o avem la răscrucea drumurilor mondiale, între Orient și Occident, aci unde mâna Domnului ne-a așezat pe pământ.

JEAN BART

