



Sueški kanal

Eritreja in Jemen

tekst Senad Švraka / foto Senad Švraka

Na enem od poskusov, da bi se prebil iz zaliva Beraisole do rta terma - pred tragedijo Irida -, je švicarska jadrnica Miou de Mer treščila ob skalo na samem izhodu iz sidrišča, prav v bližini previsnega otočka, ki sem se ga sam v svojih prejšnjih poskusih izogibal na daleč, in poškodoval krmilo. Na nekaterih barkah, tudi na Alei, še nismo uspeli izvleči sidra, ko se je preko radia zaslišal histeričen ženski glas: - Hilfe, hilfe, help us, please, hilfe, hilfe ...

Lucy se je odločila, da odide v Asab po pomoč. Eritrejski ribiči so jo za 100 dolarjev prepeljali na obalo in ker cesta ni bila prav blizu, je morala odšteti stotaka še za prevoz do tja. Eritrejci so pravi mojstri za kovanje denarja iz tuje nesreče. Zanje so vsi belci na jahtah milijonarji, za katere je sto dolarjev drobiž. V tem primeru so imeli do neke mere prav, kajti nerodni par je bil res premožen. To žal ni veljalo za Charlesa in Monique, ki sta po brodolomu Irida ostala brez prebite pare, pa že prej se nista ravno kopala v denarju. Eritrejci so bili do njiju skrajno neusmiljeni, saj so ju hoteli astronomsko kaznovati za to, ker

nista imela vize, čeprav so dobro vedeli, da sta ti skupaj z dokumenti na dnu morja. Lucy se je v Asabu zelo slabo dogovorila z eritrejsko mor-

Ribiči na otoku Lahaleb.





zgoraj in spodaj levo: V Asabu se je Alea zadržala le en dan, toliko, da sva opravila carinske formalnosti in se oskrbela s hrano. Utrujen od borbe z vetrom in še vedno pod vtisom drame Irisa se je barba odločil za mirno sidrišče na otočku Lahaleb. Mestece Asab je manjše od Masave, temu primerno slabša je oskrba, zlasti z gorivom. **desno:** Na sidrišču otočka Lahaleb sva od ribičev kupila veliko skušo. Najin ribolov v Rdečem morju je bil bolj slab, pozneje na oceanu je bilo bolje. **spodaj:** Vhod v sidrišče v Adenu.

narico. Podpisala je nek papir, ki je potrjeval, da prevzema vse finančne obveznosti, ki jih bodo od njiu zahtevali. Njihova patroljna ladja je odplula po Miou de Mer in jo odvedla v Asab. Jahtico so privezali v vojaškem delu luke, kjer naj bi ostala, dokler ne bi bil račun poravnani. Če se prav spominjam, so zahtevali nekaj deset tisoč dolarjev za vleko in sto dolarjev na dan za privez. Nekaj mi govori, da je Miou de mer še vedno privezana tam, čeprav je od dogodka minilo že leto dni. Morda so jo medtem že razstavili na kose, kdo bi vedel ...

Alea se je prebila do rta Terma 10. marca. Odplula sva ob šestih zjutraj, malo pred drugimi in s pomočjo jader in motorja uspela proti valovom prepluti 40 milj, ki so naju ločile od rta. Res je, da sva imela kakšnih 25 vozlov vetra v nos, a valovi so bili ugodnejši in podnevi je vse lažje. Naslednji dan sva vrez posebnih težav preplula preostalih 30 milj do Asaba, najjužnejše luke v Eritreji. Vremenska obvestila, ki sva jih dobivala od drugih bark, so bila dokaj natančna, morje je bilo južno od Terma veliko mirnejše.

V Asabu sva se zadržala samo en dan, bolj zato, da opraviva carinske formalnosti in nakupiva nekaj hrane. Mesto ni niti privlačno niti pretirano živahno, a sva lahko šla vsaj na pivo. Utrujen od Rdečega morja, zaskrbljen od ugibanj, kako jo bova odnesla mimo Bab el Mandeba in še vedno pod vtisom nesreče Irisa, sem si močno zaželel samote v divjini in skupaj z Equusom in Mugglerlom smo se premestili na idilično sidrišče na otoku Lahaleb, šest milj od mesta. Tam smo preživeli dva dneva, čakajoč na vremensko okno, ki bi nam odprlo pot do Bab el Mandeba.

Proti kanalu Rubetino, ki je zaščiten pred morjem in obrobjen s koralami z obeh strani, smo odpluli 15. marca v prekrasnem sončnem vremenu in ob ugodnem vetru 15 vozlov. Prehod sicer ni zelo širok, kakšne pol milje, vendar so korale jasno vidne, valov ni bilo in na morje smo odpluli brez vrtljajev in uporabe motorja. Preden smo odpluli, so na sidrišče prispeli tri jadrnice, vendar se nismo ustavljali, ker za to ni bilo potrebe. Če mi je že usojeno, da se razjočem v Soteski solza, naj se to čim prej zgodi! Bilo je kar grdo, od 20 do 25 vozlov

vetra v nos, strmi, nepravilni valovi in nato še taktična napaka, vse to nas je stalo 24 ur daljše plovbe. Če bi poslušal nasvet kolegov in bi se odločil za izhod skozi manjši prehod, kot je to storil skiper Kosta, bi bilo mnogo boljše. Ko sem spoznal napako, je bilo že prepozno, zato je kazalo stisniti zobe in nadaljevati. Po 24 urah mučenja po neprijetnih valovih in vetru sva ob treh popoldne s pomočjo zadnjih kapljic goriva končno priplula v Aden. Bilo je 17. marca 2005.

Aden

Nekdanje glavno mesto Južnega Jemna je bilo za časa britanske kolonialne uprave veliko in pomembno pristanišče. Sledovi nekdanjega bogastva so še vidni, čeprav je danes Aden revno mesto. Komunistični jug so leta 1992 porazile rojalistične sile severa in mesto je plačalo ceno poraza. Vozila na ulicah so samo še olupki nekdanjih avtomobilov. Fasade hiš so razpadle, kljub temu pa ljudje na ulicah niso videti prav nezadovoljni. Tu in tam naju je ošinil kakšen mrk pogled moškega, a to kaže bolj pripisati kulturnemu izročilu, ostankom beduinske razbojniške zgodovine.



Zanimivo je, da je videti, kot bi vsi moški trpeli za otečenim zobom. V resnici v ustih ves čas prežvekujejo kroglico kata, zelenega lista, ki ima pomirjujoč učinek. Zanj zatrjujejo, da vsebuje energetski naboj, vendar temu težko verjamem, kajti nikogar nisem videl, da bi se mu mudilo in bi, na primer, tekal po ulici ...



zgoraj: V Adenu se ustavlja veliko jaht, saj so pristaniške formalnosti preproste in brezplačne, gorivo poceni in kakovostno, oskrba dokaj dobra, lokalno prebivalstvo pa v glavnem prijateljsko razpoloženo. Podobno je v Al Mukali.

Ženske se prekrivajo s črnimi feredžami od glave do pete, kljub temu pa izpod njih pogosto pokukajo kavbojke. Sprašujem se, kakšno je bilo mesto pred 15 leti, ko je komunistični režim ženskam zagotovo priznaval več pravic. Legenda zatrjuje, da imajo jemenske ženske najlepše oči na svetu in nekaj resnice je na tem. Je pa res, da v okoliščinah, ko

so ti na voljo samo oči, najbrž ne morejo biti drugačne kot najlepše na svetu ... Glede na vse nesrečne okoliščine plovbe na tem delu relaja, smo bili vsi v časovnem zaostanku glede na predvideni načrt. Vodja Lodewijk Brust je bil, povsem neupravičeno, jezen na skiperje „severne“ flote, kot so poimenovali skupino v zaostanku. Reli je imel dokaj natančno določen datum prihoda v Indijo in čas se je počasi iztekal. Po drugi strani konec marca v severnem Indijskem oceanu zaznamuje severovzhodni monsun, tako da morajo jadranci pohiteti, če hočejo ujeti ugoden trenutek. Zaradi vsega tega smo se v Adenu zadržali le dva dni. To je škoda, ker je mesto kar zanimivo. Ljudje te po dveh dnevih začnejo pozdravljati kot starega prijatelja. Človeka pritegnejo neobičajne gručé moških, ki sedijo na ulici in igrajo neko družabno igro, nisem uspel izvedeti kakšno, a pogled na njih je vsekakor nenavaden. Pri nas nihče ne sedi na ulici, tu pa to počnejo skozi vse leto in tako nadaljujejo tradicijo njihovih dedov, ki so nekdaj posedali na pesku puščave pred svojimi šotori. Današnji prebivalci Adena ne vidijo nič nenavadnega v tem, da sedijo na ulici in s sosedi razglabljajo o svetovni politiki. V majhnih restavracijah pripravljajo hrano na plinskih grelcih in zgodi se, da se plamen včasih povzpne dva metra visoko in je bolj podoben Vulkanu, grškemu bogu podzemnih sil, kot dobronamernemu prehranjevalcu lačnih ust turistov. Jedilnik ni prav pester, piščančke oziroma goveje meso z zelenjavo. Vendar pa je okus zelo dober in kaj bi lahko boljšega pričakovali za dva dolarja!

Al Mukala.



Rezervirano za pirate

Na 300 milj dolgi poti od Adena do Al Mukale je v preteklosti večkrat prihajalo do napadov na jahte, zato ta predel včasih imenujejo gusarska cona. Položaj se je še poslabšal po končani državljanski vojni leta 1992, kajti nekdanji Južni Jemen je oslabil, policijski nadzor pa opešal. Napadi sicer niso zelo pogosti in tveganje ni preveliko, vendar pa obstaja. Eden od razlogov, da se je Alea pridružila reliju, je bil prav povečanje varnosti, ki ga nudi skupinska plovba. Organizatorji relija so sicer namigovali, da je povsem mogoče, da nas bo v času naše plovbe po tem območju „po naključju“ obiskala flota zavezniških ladij, ki nadzorujejo ta del, vendar se to „po naključju“ ni zgodilo.

Dogovorili smo se, da se razdelimo v štiri skupine in se tako izognemo zapletenemu manevriranju dvajsetih plovil v skupini. Prehod skozi piratsko cono je trajal tri dni in noči. Noči so minevale razmeroma mirno, saj so skupine od obale oddaljile na deset milj, da bi se čim bolj oddmaknile od ribiških bark. Podnevi je bilo drugače. Na desetine hitrih čolnov, opremljenih z močnimi zunajkrmnimi motorji, so preletavale Adenski zaliv med Jemnom in Somalijo. Po vsej verjetnosti je šlo za tihotapce diamantov, ki so jih uplenili v vojnih conah Afrike. Kar je zanesljivo je, da niso bili ribiči.

Dogovora o flotni plovbi se niso vsi prav natančno držali, tako da sva se na Alei petkrat ali šestkrat znašla v družbi s tihotapskimi čolni, ki so skušali navezati stike, moledujoč za hrano in vodo. Sporazumevanje je bilo bolj težko, kajti močni, mrki fantje, po štirje v vsakem čolnu, so komaj znali kakšno angleško besedo. Ob enem takšnih obiskov sem iz hladilnika vzel dinjo in jo z velikim nožem začel lupiti v kokpitu, pri tem pa pomenljivo široko zamahoval z njim. V čolnu so bili Somalijci in eden od njih je poznal nekaj angleških besed. Motovili so se okoli naju kakšnih pet minut in naju končno poprosili za melono. Vrgel sem jim jo in nazadnje so, na videz zadovoljni, odšli.

Zdaj, ko o tem pišem, se mi zdi skoraj smešno, vendar moram priznati, da je bil to zame najneprijetnejši del potovanja. Kadar je veter nagnil Aleo na bok, na primer med jadranjem od Maldivov do Tajske, sem preprosto stopil ven na palubo in skrajšal jadra. Kaj pa storiti, če te napade četverica orjakov. Na srečo naju nihče ni napadel in Alea je po treh dneh in nočeh priplula v Al Mukalo, drago simpatično mesto v Jemnu. Al Mukala je videti bogatejša od Adena. Mogoče so boljše zapisani v Sani in jim centralna oblast namenja več sredstev. Nedavno so izdelali projekt sanacije starega morskega kanala, ki so ga razširili in poglobili, tako da nekaj svežine seže tudi do mesta. Uredili so okolico s sprehajalnimi potmi, z vodnjakom, s parki, klopami, z restavracijami in ... električnimi palmami. Vse skupaj jih je veljalo malenkostnih dva milijona dolarjev.

Tudi tu smo sklepali prijateljstva hitro. Že prvi, na katerega naletiš in z njim spregovoriš, ti je pripravljen plačati pijačo in razkazati mesto. Drugega dne bivanja v mestu sem fotografiral neko uličico, pa je do mene prišel petdesetletnik z daljšo brado, oblečen v beduinska oblačila in me vprašal v dobri angleščini: "Zakaj fotografiraš to ulico?"

"Zaradi zanimive igre svetlobe in sence ter dramatične vertikale planine v ozadju", sem odgovoril in dodal: "Zelo lepa brada!"

"Tudi tvoja ni slaba," mi je odvrnil in nato: Sam nisem od tu, ampak če te zanima obiskati mojo vas v puščavi, ste dobrodošli kot moji gosti."

Poziva na žalost nisem mogel sprejeti, saj sva dan pozneje krenila naprej, povedal pa sem tudi, da smo bili v časovnem zaostanku. Škoda, Jemen mi je ostal v lepem spominu in želim si, da bi se nekega dne vrnil tja.

Razdalja, ki nas je ločila od Al Mukale do Saalale v Omanu (350 Nm), naj bi bila varnejša. No, izkazalo se je, da je tam prav toliko tihotapcev na čolnih kot v piratski coni. Ampak večina čolnov je samo drvela mimo nas po svojih opravkih in nas niso imeli niti za mar. Enkrat pa sta se dva le približala, vsak s svoje strani in naju vzela v sendvič. "Zdaj je po naju", sem pomislil. Zadržali so se kakšnih deset minut in komaj sva se jih znebila. Morda so ocenili, da majhna jadrnica, kot je Alea, ni vredna truda. Tega nikoli ne bom vedel, na vsak način pa sem z velikim olajšanjem vplul v pristanišče Salalija. Pomislil sem: zdaj je konec mojih težav s pirati!

Motil sem se ... □



foto 1,2: Prizori iz Al Mukale. foto 3: Sestanek udeležencev Rallya pred odhodom. Zaskrbljeni obrazi pred odhodom v piratsko območje so razumljivi. foto 4: Sidrišče v Al Mukali in pogled na mesto. Kako vedeti, kdo so ribiči in kdo tihotapci oziroma potencialni pirati! Ribiči imajo očitno samo en motor, na pošten način je za dva težko zaslužiti ...

