



Sueški kanal

# Sudan in Eritreja

tekst Senad Švraka / foto Senad Švraka

Regato Vasco da Gama yacht rally je organizirala skupina Nizozemcev, njihova osnovna misel pa je bila, da omogočijo udeležencem medsebojno pomoč in povečajo varnost plovbe iz Rdečega morja v Indijo. Rally se je začel v turškem mestu Finike 30. oktobra 2005. Potem ko so udeleženci v Izraelu praznovali novo leto, so januarja nadaljevali plovbo vzdolž egipčanske obale proti Sudanu.

**Z**a regato sem izvedel v Marmarisu, kjer sta bila soorganizatorja John in Jolanda, moja sosedna na pomolu. Predlagala sta mi, da se jima pridružim. »Ne morem, moja barčica je premajhna za kaj takšnega«, sem jima odgovoril. Nista se strinjala z menoj in sta bila mnenja, da je devet metrov povsem dovolj. Dolgo sem okleval. V Marmarisu sem srečal veliko jadrnic, ki so priplule iz Rdečega morja in Indijskega oceana in kogar sem le mogel, sem pobaral, kakšen je položaj na teh morjih. »Je Rdeče morje res tako nevarno, kot se govori«, sem bil radoveden. Ne, vendar pa se človeku ne sme muditi. Kadar zapiha preveč, je bolje počakati, da veter oslabi. Kako pa je s pirati? Kakšni pirati neki, so mi odgovarjali, to so ribiči. Podariš jim steklenico soka in so zadovoljni.

Ampak moja jadrnica ima samo devet metrov, sem trmoglavil dalje. Veš kaj, v Suezu smo srečali nekega Rusa na »barki«, dolgi tri metre in pol! Obplul je ves svet, vključno z zloglasnim Magellanovim prehodom, zdaj ga pa Egipčani ne pustijo skozi kanal ... Ne skrbi, na poti okoli sveta smo srečali veliko morjeplovcev na devetmetrskih jadrnicah.

Kako se upreti skušnjavi? Od nekdaj sem sanjaril, da z jadrnico jadram po tropskih morjih in zdaj se sanje lahko uresničijo. Tudi sam vem, da so svet obpluli tudi na slabših jadrnicah od Alee. Kaj me torej

zadržuje? Strah? Kaj ga nisem za vselej premagal takrat, ko sem se znašel sam na Korziki in to kot popoln začetnik? Danes sem veliko sposobnejši, bolj pripravljen in kljub temu želim stisniti rep med noge in se odpovedati sanjam. In navsezadnje, tu je rally, ki pomeni družbo, pomoč, varnost ...

Končno sem se odločil, odplul bom kot del flote na rallyju! V Turčiji sem izgubil mesec dni, ker sem čakal na rezervne dele za motor, potem pa sem imel še slabo vreme. Rally se je medtem oddaljil, ampak tri mesece po odhodu se Alea pridružuje udeležencem rallyja in to v Suakinu, v Sudanu. V floti je 22 jadrnic, povečini nizozemskih, so pa tudi Američani, Nemci, Švicarji, Novozelanci, Rusi in ... Bosanci!

Pet dni se zadržujemo v Suakinu. Agent Muhamed poskrbi za gorivo in vodo. S Filijem z zanimanjem opazujeva povorko čolničev, ki z obale dovažajo vodo in se s praznimi posodami vračajo na obalo in tako ves dan. Od El Gune do Suakina, približno 600 navtičnih milj, je Alea porabila deset litrov goriva! Na barki ni generatorja, razsoljevalca, ni mikrovalovke ..., vsi ti pa zahtevajo določeno količino goriva, četudi ves čas le jadrate. Nekje med Suakinom in Masavo v Eritreji leži ITCZ (Inter Tropical Convergence Zone) Rdečega morja. V tem območju se srečujejo severni vetrovi, ki sicer pihajo v severnem delu, in južni veter,



**zgoraj:** Vodja rallya Lodewijk Burst (Mistral) organizira avtobusni izlet v Port Sudan. Tam si med drugim ogledamo repliko Magellanove ladje Victoria, edine od petih iz odprave, ki se je vrnila s plovbe okoli sveta. Tako je postala prva jadrnica, ki ji je to uspelo. **spodaj:** Ruševine v Suakinu so zaščiten zgodovinski spomenik. Mesta niso uničili topovi, ampak se je sčasoma samo sesedlo vase. Korale, iz katerih je bilo zgrajeno, namreč niso dober gradbeni material. **desno:** Krojač v Suakinu vam vzame mero in v borih dveh urah sešije novo dželabo za samo 10 USA dolarjev.

ki piha v južnem delu Rdečega morja. Kjerkoli po tem delu že pluješ, vedno občasno naletiš na nasprotno vetrove. ITCZ je območje, kjer je veter v glavnem šibak in lahko piha z obeh smeri, vreme je v glavnem oblačno, dež pa redkost.

Alea je jadrala z ugodnimi vetrovi vse do Marse Dudo v Eritreji. Do Bab el Mandeba nam je ostalo samo sto milj, ampak kakšnih sto milj! Bab el Mandeb pomeni po arabsko ožina solza in ime je kar upravičeno. V Marsi sva ostala kar sedem dni, v kar naju je prisilil močan južni veter in šele nato sva se uspela premakniti do zaliva Beraisole dvajset milj južneje. Dvakrat sva poskušala prepluti kritični del od zaliva Beraisole do rta Terma, samo 40 milj, a razdalja nedosegljiva, kot tista do Meseca. Močan veter v premec in strmi valovi Rdečega morja so bili pretrd oreh za najino majhno jadrnico.



Prvič sva poskušala 5. marca ob osmih zvečer. Deset dni sva že na tem področju in ko sem opazoval vreme, sem prišel do spoznanja, da veter po sončnem zahodu slabi, ponovno pa se okrepi po deseti uri dopoldne. Če se nama posreči prepluti prvih 20 milj, se bova znašla na relativno zaščitenem delu za rtom Terma, kar bi nama omogočilo, da preplujeva še preostanek poti in prideva do sidrišča še pred mrakom. Steve z jadrnice Equis, najin vremenoslovec, je na rtu Terma za popoldne napovedal 30 vozlov vetra, treba bo torej pohiteti.

V skoraj popolnem mraku na jadra zapuščava sidrišče. Na daleč se izogneva izpostavljenemu skalnatemu otočku, okoli katerega je kar nekaj podvodnih čeri. Kakšne tri milje morava pluti v smeri vzhod-severovzhod, obiti otoček Tekay in se šele nato obrniti proti jugovzhodu pri vetru. Šele tam bova zares vedela, kaj naju čaka, kajti dejstvo, da je na sidrišču veter oslabil, še ne pomeni, da bo tudi na odprtem lepo. Po radijski zvezi sva v stiku z drugimi plovili na sidrišču, ki nekako čakajo, kaj bo doletelo naju in nato se bodo odločili, ali odplujejo ali ne.

V začetku je videti vse v redu. Valovi sicer zunaj zavetja postajajo večji, a to je normalno. Veter podnevi in ponoči z močjo od 20 do 35 vozlov in to vedno iz iste smeri. Morje je temu primerno valovito. Glavno jadro imava enkrat skrajšano, genovo pa zaenkrat puščava polno, kar je za bočni veter sprejemljivo, še zlasti, ker veter še ne piha s polno močjo. Okvara na sprednjem navijalnem sistemu mi ne omogoča, da snamem genovo in namestim flok, ki sem ga prav za jadranje v veter pri 5 do 6 boforih naročil v Turčiji. To je velika pomanjkljivost, kajti deloma zvita genova ima slabo obliko za jadranje v veter, ampak tu zaenkrat ni pomoči.

Po dobri uri jadranja moram genovo še malo zviti in postaja mi jasno, da se nama slabo piše. Čim sva zapustila območje relativnega zatišja, je črnomoško površino pobelila pena razpenjenih valov, pripone pa so zažvižgale v vetru. Moj namen je pluti kakšnih 20 milj proti savdski obali, saj računam na to, da bodo v globlji vodi valovi pravilnejši, nato pa bi se obrnil in zopet zaplul proti afriški obali. Upal sem,





da naju bo takšen manever pripeljal dovolj blizu rta Terma, da bova v njegovem zavetju v relativno mirnejših razmerah lahko preplula še preostanek poti.

Ali je bil moj načrt zgrešen ali pa je bilo morje za Aleo preprosto prehudo, bi lahko za šankom ob vrčku piva razglabljali ure dolgo. Sprednji del trupa Alee je bolj ploščat, zato močno udarja ob vsak val, ki ji pride nasproti, še zlasti, ker je močno preobtežena. Če moraš tako pluti na regati, recimo nekaj ur, še gre, v Eritreji pa je sredi neusmiljenih razmer to preveliko tveganje, saj je za vsako ceno treba predvsem ohraniti varnost barke. Bolj kot sva se oddaljevala od obale, večji in bolj strmi so postajali valovi, prav nasprotno od mojih pričakovanj. Fili je bil v kabini, medtem ko sem sam stal v kokpitu in se je Alea prvič zabila v nasprotni val. Zid bele pene se je zgrnil na palubo in prek spray hooda pljusnil v kokpit. Pravočasno sem se sklonil in se izognil neprostovoljni prhi, iz notranjosti pa sem zaslišal Filija, ki me sprašuje: Barba, si še tu? Tu sem, mu odgovarjam in opazujem, ali je jambor še cel in oprema na svojem mestu. Udarec je Aleo pretresel kot potres in kar presenečen sem, ko spoznam, da je vse, kot mora biti in da Alea še vedno pluje z dobrimi štirimi vozli v veter. Razmišljam, kako in kaj in se končno odločim: Vrnila se bova, to nima nobenega smisla. Odločitev sporočim Filiju in mu naročim, da jo posreduje kolegom v floti.

Po obratu sem popustil jadra in Alea je »poletela«. Zdaj se je z valovi srečevala pod ugodnejšim kotom in z vetrom v bok smo dosegli 6,5 vozla, kar je skoraj teoretična hitrost trupa moje jadrnice. To je pravo jadrnanje, pomislim, ne pa tisto »mrcvarjenje« od prej. Sprašujem se, zakaj je veter po navadi neprimeren, zakaj je lepota jadrnanja dostopna



**zgoraj:** Iris na sidrišču v zalivu Beraisole.

**spodaj:** Iris na sidrišču v Masawi. Iris se bo čez dva tedna potopila, posadko pa bo prisebnost kolegov z drugih jadrnic v floti rešila. Monique in Charles sta rešila samo golo kožo, oblečeno v spodnje perilo.

samo tistim »frajerjem«, ki se iz marine odpravijo za urico ali dve, pojadrajo, nato pa se vrnejo v varen pristan in si privoščijo pivo.

Bil sem nejevoljen, ker sem bil glede na rally pozen, saj je bilo veliko udeležencev že v Asabu. Prav nič nisem bil pri volji tedne ostajati v Rdečem morju. Iz premišljevanja me je zdramil močan udarec v val, še močnejši od tistega prej. Seveda, zdaj sva bila hitrejša, pravzaprav sva bila prehitra in čeprav nisva plula naravnost proti valovom, se težko obremenjeni premec ni uspel pravočasno dvigniti in prebila sva val, kot bi bila podmornica in ne jadrnica. Sklonil sem se, da se izognem moči vala in soočil s Filijevim pogledom. Še nikoli prej nisem videl tako široko odprtih oči, ki so sijale v mraku.

«Barba, si še tu?»

Tu sem, ne skrbi!»

«Kaj pa, če bi se privezal,» mi svetuje.

«Za to ni nobene potrebe,» mu odgovorim na kratko.

Na sidrišču sva bila ponovno ob enih zjutraj in zdaj je tudi tam pihalo bolj kot običajno. Spustila sva sidro in se odpravila v kabino spat. Spala sva dopoldne.

Popoldne so nama z jadrnic, ki so bile opremljene z anemometri, sporočili, da je bila hitrost vetra na sidrišču 35 vozlov, zunaj torej najmanj 40! «Če bi ostala zunaj, bi naju valovi verjetno zmečkali», je komentiral Fili. «Ja», sem se strinjal!

Drugi poskus preboja iz zaliva je bil še bolj dramatičen. Skiperji vseh bark so se odločili, da se ob polnoči prebijejo proti jugu in se zoperstavijo močnemu vetru. Razmere niso bile boljše, taktika pa je bila drugačna od najine. Z motorji naj bi pluli proti vetru, a bližje obali. Povprečna hitrost je bila 1 vozle, kar bi pomenilo 40 ur mukotrpne plovbe do rta Terma. To mi ni bilo po volji, ampak če vsi odhajajo, zakaj bi midva ostala. Na žalost je zla usoda hotela drugače. Ob treh zjutraj sva preko VHF postaje prestregla klic v sili. Ženski glas s francoskim naglasom je sporočal: *Vasco da Gama cruisers, we have a problem, we have a problem!* Dve minuti pozneje še enkrat: *This is Iris, we have a problem, we need help!*



In nato tišina ...

Noči na Rdečem morju so precej strašljive: morski zrak je suh, meglic skorajda ni, zaradi tega so noči bolj mračne kot na Jadranu. Tudi ob mesečini je morje videti neobičajno črno, obrisi obale so slabo zaznavni, zrak pa prozoren in ne odbija svetlobe. Noč brez mesečine, šum valov in zavijanje vetra, scena kot nalašč za dramo na morju ... Z več jadrnic so poskušali vzpostaviti stik z jadrnico Iris, vse zaman. Vpraševali so jih za položaj in naravo težav, s katero se sooča, a odgovora ni bilo. Nato se je oglasil skiper Yetz z jadrnice Silent wish, ki je bila najbližje Iris: Vidim plamen! Ob besedi ogenj posadki na plastični barki zaledeni kri v žilah!

Najbrž sta ostala brez električne energije in se ne moreta oglasiti preko radia. V vsakem primeru sta bodisi v morju ali pa sta mrtva ...

“No, Barba, nikar ne trapaj in ne širi panike”, me je okrcal Fili. Nisem mu mogel zameriti, da ne ve, kaj pomeni ogenj na barki, vendar nisem vztrajal pri svojem. Čakal sem razvoj dogodkov. Po obvestilu Yetza so se vse jadrnice obrnile proti oranžni svetlobi na obzorju, skiper pa nas je sproti z drhtečim glasom obveščal, kaj vidi s svojega položaja. Ogenj je zajel plovilo v celoti, da je gorelo kot plamenica. Posadko Irisa sta sestavljala starejša zakonca Charles in Monique, zelo simpatični in prijetni osebi. Zdaj smo blizu, je poročal Yetz, iz barke se dviga mogočen dim. In malo zatem: Zdaj ju vidim, rešila sta se na rešilni splav. Z baterijo nam dajeta znake o svojem položaju.

Na Alei in vseh sedmih jadrnicah je zavladalo olajšanje ... Objel sem Filija: “živa sta, živa! Seveda sta živa”, mi je odgovoril. Naslednjih deset minut ni bilo nobenih sporočil več, Yetz in Ellen sta bila očitno zavzeta z reševanjem posadke, šele ko sta nam sporočila, da sta zakonca na varnem v kabini, smo si zares oddahnili.

Te noči je Yetz pokazal občudujočo zrelost in se vedel odgovorno in premišljeno kot pravi kapitan. Izračunal je, da potrebuje do rta Terma trideset ur, zato se je odločil, da se s premrzlima zakoncema na krovu vrne v Beraisole. Za njim so se druga za drugo, v znak solidarnosti, tja vračale tudi druge jadrnice. Na Alei je v istem času počila vrh prve krajšave in tako odločila, da se vrneva tudi midva ...

Naslednji dan smo se sestali v kokpitu jadrnice Scharella in poslušali njuno zgodbo. Izkazalo se je, da je Charles ravnal zelo hladnokrvno. Žena Monique je zavohala dim in ga prebudila. Charles je takoj uporabil gasilski aparat in ga izpraznil v motorni prostor. Misleč, da je ukrotil požar, je odprl pokrov motornega prostora in po zaslugi svežega zraka so plameni spet vzplamteli. Imel je dovolj časa, da je videl, kako je zagorela plastika in začela razpadati in spoznal je, da je jadrnica izgubljena. Strupen dim ju je zajel in dušil in komaj sta usposobila splav za reševanje in ga spustila v morje. Charles se je za trenutek vrnil v kabino, da bi vzel torbo z dokumenti in denarjem, ampak gost dim ga je omamilo in zrušil se je na pod. Monique je prišla v kabino in mu pomagala iz nje. Nato sta se vkrcala na splav, vendar sta še nekaj časa ostala privezana na jadrnico, kljub strupenemu dimu, da ju ne bo odneslo predaleč od plovila. Ko je bilo tega preveč, sta presekala vrvi, ki ju je vezala na Iris, v istem trenutku pa sta zagledala Silent Wish in začela sta oddajati signale.

Iris je gorela nenavadno dolgo, vsaj dve uri. Šele eksplozije plinskih jeklenk so jo potopile, vendar je gorivo iz rezervoarjev še nekaj časa gorelo na površju. Zakonca sta bila oblečena le v spodnje perilo, ko sta skočila na splav. Z najnujnejšim so ju oskrbeli na Silent Wish, nato pa sta se preselila na Scharell, ker je bila veliko večja jadrnica. Carla z jadrnice Odulphus je spekla torto in jo prinesla v kokpit, kjer smo vsi zbrali. To je bilo kar pravo darilo, saj je bil to za zakonca nekakšen rojstni dan. Midva z Alea sva jima prinesla glavico belega česna, poarvano modro-belo-rdeče. Charles ima visok pritisk in beli česen je najboljšo zdravilo zoper pritisk. Posadko Silent wish smo proglasili za zmagovalce reševanja na morju, kajti potem, ko so pomagali Thalassi in Miou de mer, je bil to že njihov tretji uspeh na Rdečem morju! “V primeru neprijetnosti se je treba držati čim bližje Silent wish”, je potihoma komentiral Fili. “Si nor”, sem mu odgovoril, “prav nasprotno, treba je biti čim dlje, saj vidiš, da prinašajo nesrečo”!

Kar pa ne pomeni, da tudi sam ne mislim, da je Yetz sijajen dečko in mornar, kot je treba. Yetz, radi te imamo! ☐



foto 1,4: Na plažah Rdečega morja ni turistov. Raj za ljubitelje školjk, rakovic in rakcev, ki uporabljajo školjke kot svoj camping car. foto 2: Da je Rdeče morje zloglasno, priča stotine ostankov po brodolomih, tudi okostje nesrečne barke na fotografiji. Karte so nenatančne, podvodni grebeni zahrbtni, tokovi močni. foto 3: Charles.

