

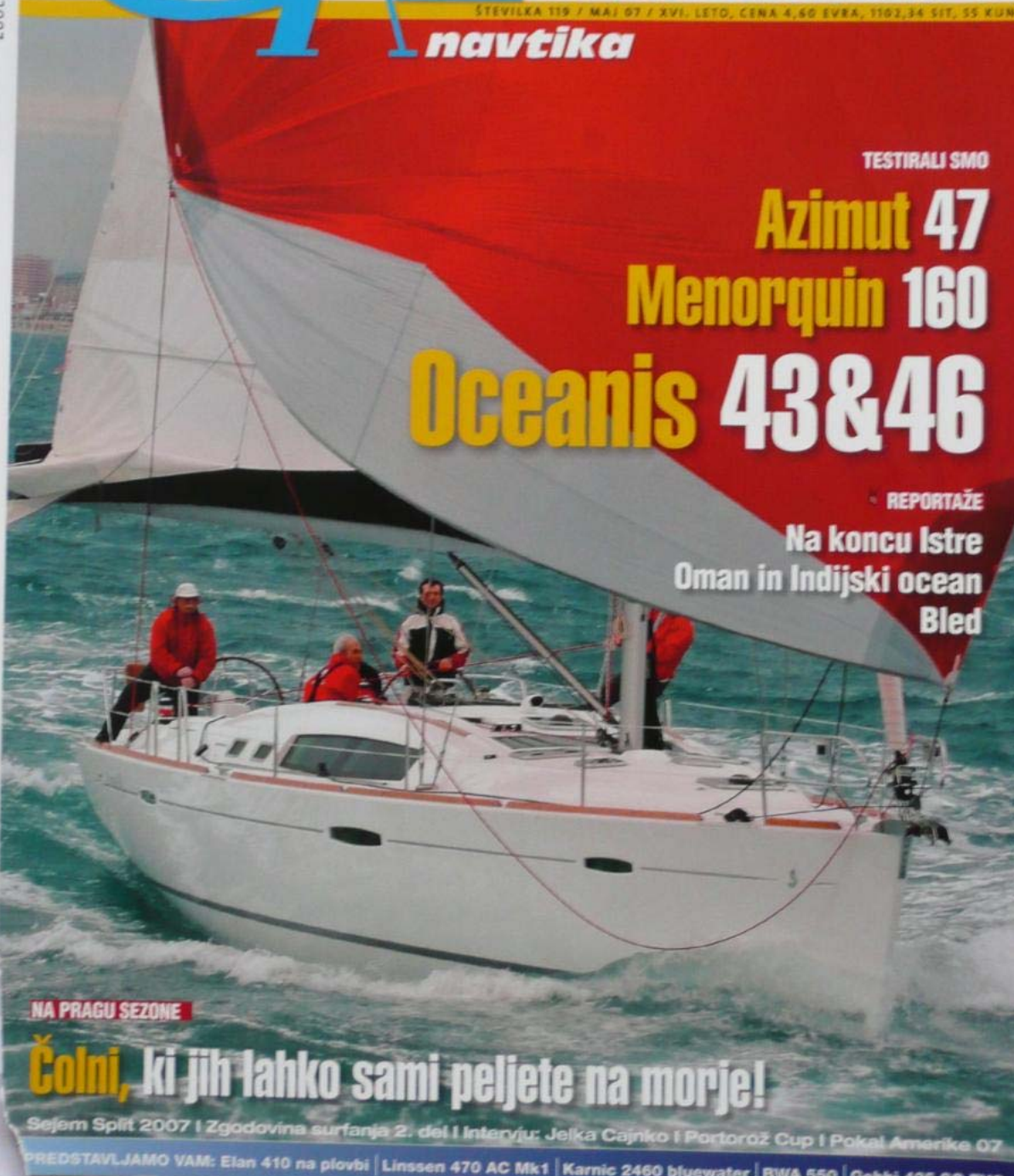


VAL

Revija za navtika in turizem **119**

ŠTEVILKA 119 / MAJ 07 / XVI. LETO, CENA 4,50 EVRA, 1102,34 SIT, 55 KUN

navtika



TESTIRALI SMO

Azimut 47

Menorquin 160

Oceanis 43&46

REPORTAŽE

Na koncu Istre
Oman in Indijski ocean
Bled

NA PRAGU SEZONE

Čolni, ki jih lahko sami peljete na morje!

Sejem Split 2007 | Zgodovina surfanja 2. del | Intervju: Jelka Cajnko | Portorož Cup | Pokal Amerike 07

PREDSTAVLJAMO VAM: Elan 410 na plovbi | Linssen 470 AC Mk1 | Karnic 2460 bluewater | BWA 550 | Gobbi 425 SC Evo



Dežela nafte

Oman in Indijski ocean

tekst Senad Švraka / foto Senad Švraka

Za razliko od Jemna je Oman bogata naftna dežela. Vse je novo, povsod vladata red in čistoča. Britanske enote so tu že od »dekolonizacije«, podobno kot so bile tam že prej, zato mi ni bilo jasno, kaj se je sploh spremenilo. Naj bo tako ali drugače, eno zanesljivo drži: sultan Kabus je za razliko od svojega očeta, ki ga je s silo strmoglavil s prestola, napreden državnik in je med ljudmi izjemno priljubljen.

Sultan ni poročen, nima torej ne žene ne otrok, bržkone zato, da se izogne sporom okoli nasledstva in po svoji smrti omogoči preobrazbo Omana v republiko. Ker se zaveda, da bo nafta nekega dne presahnila (to se bo verjetno zgodilo na isti dan, ko bodo Angleži odšli!), si prizadeva za razvoj industrije, predvsem pa vidi prihodnost v poljedelstvu in turizmu. Že zdaj deželo vsako leto obišče 3 milijone turistov, ki si želijo na lastne oči videti, kako puščava v obdobju karifa - deževne sezone (ta traja od junija do septembra) - ozeleni. Fenomen je najbolje viden v okolici mesta Salale v pokrajini Dofar. Samo 100 kilometrov vzhodneje se nahaja Empty Quarter (prazna četrt), eno najbolj negotoljubnih območij na našem planetu. Razen v Dofarju, je dež na preostanku Arabskega polotoka redek pojav. Na samem jugu je mogoče čutiti vpliv jugozahodnega monsuna, ki v Arabsko morje prinaša dež, nevihte, občasno tudi orkane. Vreme je v tem času tako slabo, da območje v bližini Sokotre včasih primerjajo z rtom Horn!

V Salalo sva prišla 29. marca, tako da sta nama do začetka slabega vremena ostala dva meseca. Severovzhodni monsun se je izpihal, april in maj sta prehodna meseca z malo vetra spremenljive smeri, zato naju je skrbelo, kako bova prečkala ocean. Z največjimi zalogami goriva, ki jih Alea še prenese, bi lahko z motorjem preplula 800 Nm, najina

Salala je obkrožena s plantažami, vendar v Arabiji puščava ni nikoli daleč ...



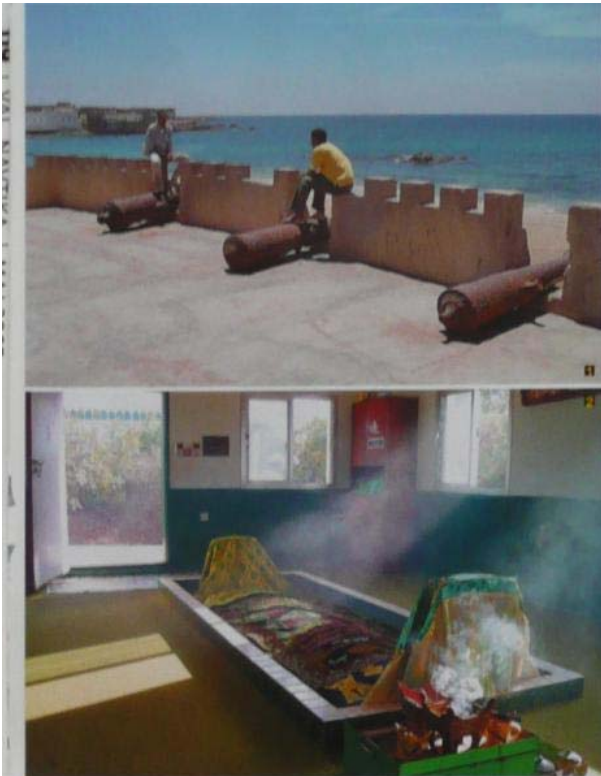
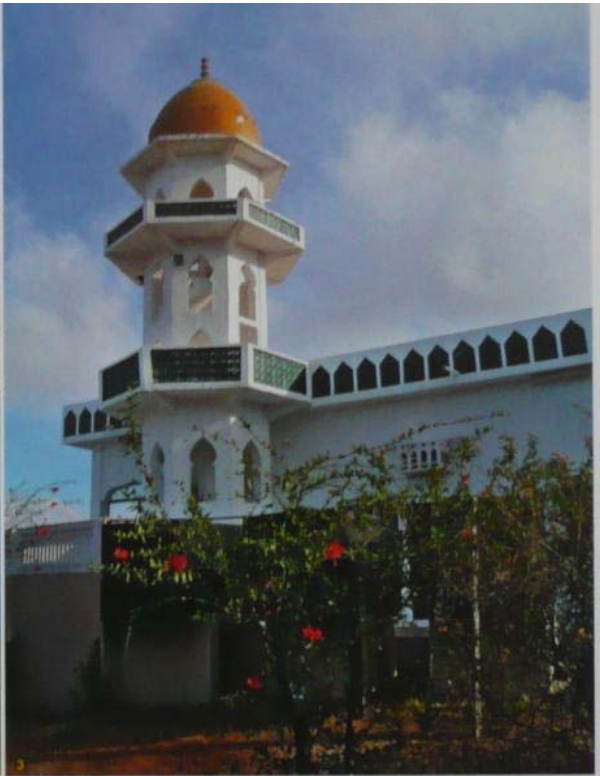


Foto 1: Trdnjava Mirbat je tudi muzej, a je bil v času najinega obiska žal zaprt. Foto 2: Trdnjava Taquah je bila nekaj sedež guvernerja province, danes je muzej. Tako je zapisano v Stari zavezi: Nekaj je v pokrajini Husu živel mož po imenu Job in ta človek je bil dober in pavičen ter bogaboječ in se je izogibal zla. Foto 3: Džamija.



razdalja pa znaša 1.400 Nm. Brez vetra je to razdaljo nemogoče prepluti. Z Aleo sva se reliju pridružila zaradi varnosti plovbe po nevarnem piratskem območju, v Salaliju pa sva se od njih ločila, saj so bili oni namenjeni proti Bombaju, midva pa proti Maldivom. V pogovorih s Kosto, skiperjem jadrnice Sheid Egg, smo si bili edini, da bi bilo koristno naprej odpluti v Kočín (Indija), se tam poceni oskrbeti z vsem potrebnim ter odpluti proti Maldivom. Da bi sploh lahko odšli v Indijo, smo si morali priskrbeti vizume, kar nam je v vzelo teden dni. Ta čas sva izkoristila za izlete v okolico Salale, najin vodič pa je bil kolesarski šampion Omana, ki naju je naokoli prevažal s svojim rdečim BMW-jem. Imela sva kaj videti: jezera, ki nikoli ne presahnejo, niti v času

največje suše; slap, visok 100 metrov, a v času najinega obiska brez vode; nepregledno puščavo ter stara mesta in utrdbe; veliksanske rezidence, ki jih bogati Omanci gradijo za svoje številne žene. Obiskala sva tudi mavzolej biblijskega pravičnika Joba, ki ga je Bog po nagovoru Satana postavil pred številne skušnjave, a Job ni nikoli popustil!

V bližini mavzoleja je majhna džamija, ki omogoča muslimanskim vernikom, da pomolijo na za njih svetem kraju. To je le eden od primerov sicer malo znanega dejstva, da muslimani spoštujejo vse svoje židovske in krščanske preroke, kot so Mojzes, Abraham, Jezus in drugi. Običaj klanja jagnjeta za kurban bajram izhaja od Abrahama, saj vemo, da je Bog od njega zahteval, da zakolje sina in tako dokaže svojo vero! Abraham bi to tudi storil, a mu je bilo v zadnjem trenutku dovoljeno zaklati jagnje! Kljub vsemu lepemu, je šlo v Omanu tudi kaj narobe. Tako se je, na primer, agent Muhamed, ki ga je vodja relija najel, da nam priskrbi gorivo in uredi papirje, izkazal kot drag in nesposoben klov. V tednu dni ni zmožal nabaviti goriva za dvajset jadrnic, medtem ko smo v Al Mukali to storili v dveh dneh, pri čemer so nam gorivo dovažali s čolnom. V prepirih z Muhamedom sem izgubil precej živcev, kar mi je nekoliko pokvarilo vtis o tej sicer simpatični deželi in njenih prebivalcih. Kako že nekje pravi znameniti Tuzlak:

Svet sestavljajo nepopolni ljudje.

Popolni ljudje so v grobu.

A to seveda niso več ljudje ...

Meša Selimović: Trdnjava

V znak relija je folklorna skupina organizirala dobrodoščilo. Na fotografiji skupaj z njimi -barba 22-



Indijski ocean

6. aprila 2006 je Barba 22, kakor mi rečejo prijatelji, na doku v Salali praznoval 42. rojstni dan. Dogodek smo proslavili v družbi posadke 22 jadrnic: relija ob obveznem šampanjcu, ki mi ga je poklonil boter iz Sarajeva. Naslednji dan je Alea z ugodnim jugozahodnim vetrom in v družbi s Sheid Egg izphula na svoj oceanski ognjeni krst. Vodni krst bi bilo pravilno povedano, toda borbene metafore in burne balkanske zgodovine še prevladujejo v našem jeziku.



foto 1: Nočni obiskovalec. **foto 2:** Ena od tun, ki jih je ulovil Fili. To se mu sicer ni posrečilo vsak dan, a kadar se mu je, so takoj romale v ponev. **foto 3:** Sredi oceana. **foto 4:** Srečanje sredi morja.



Sto milj jugozahodno od Salale se nahaja jemenski otok Sokotra, zloglasen po zaslugi piratov in razbojnikov vseh vrst in barv. Tako imenovana piratska cona med Adenom in Al Mukalo je bila daleč izza naju, nevarnost še ni povsem prešla. Ker so ladijski lastniki ukazali kapitanom, da se v teh vodah držijo daleč stran od somalijske obale, so bili tudi pirati prisiljeni povečati domet svojega iskanja.

Dan po izplutju, ko sva bila kakšnih 100 milj južneje, sva na položaju 18°30N in 55°30E preko VHF postaje prejela klic na pomoč. V slabi angleščini je operater prosil za pomoč in pojasnjeval, da so že tri dni brez goriva in hrane ... Odšel sem na palubo in v daljavi na obzorju ugledal tradicionalni arabski dhow, od Alee oddaljen kakšne štiri milje.

Vzpostavil sem radijsko zvezo s Sheid Egg, ki je nato preko kratkovalovne postaje o „nesrečnikih“ obvestila vse jadrnice v reliju, ki so medtem že plule proti Bombaju. Komunikacijo je prejela tudi neka trgovska ladja in jo posredovala v Salali. Sam sem se medtem ladjici približal na miljo, bliže pa nisem hotel. Preko radia sem jih obvestil, da bodo dokaj hitro prišli do pomoči, saj sem obvestil oblasti v Salaliju. Nato sem pritegnil jadra, spremenil smer in obrnil premec proti Indiji.

Plula sva z ugodnim vetrom in s petimi vozli, vendar pa se naju je »nesrečna ladja brez goriva« po uri plovbe še vedno držala v isti oddaljenosti. Spremenil sem smer in opazoval dogajanje. Dhow je bil spet za nama, kakšni dve milj izza naju. Zdaj ni bilo več dvoma, šlo je za razbojnike in ne lačne ribiče brez goriva. V naslednjih treh urah sem še večkrat menjal smer plovbe, celo nazaj proti Salaliju sem obrnil in dhow nama je vztrajno sledil.

Kakšne namene so imeli, tega nisem vedel. Dhow zlahka doseže 9 vozlov hitrosti, kar pomeni, da bi naju ujeli, če bi tako želeli. Morda so čakali, da se pridružim Sheid Egg in bi tako ubili dve muhi na mah! Ovrگل sem to misel, kajti Sheid Egg je plula drugam, sledili so samo

meni. Po petih urah živčne vojne sem poklical Sheid Egg in jim sporočil, da mi sledi piratska ladja. Prosil sem jih, da o tem obvesti zavezniške ladje v bližini. Deset minut pozneje me je Kosta poklical nazaj in mi sporočil, da je govoril z britansko bojno ladjo, njen kapitan pa mu je obljubil, da bo na ogled poslal helikopter. Deset minut pozneje je piratska ladja izginila za obzorjem ... Zvijaja se je posrečila. Vedeli smo, da nas pirati poslušajo in Kosta je mojstrsko odigral svojo vlogo. Nobene britanske ladje namreč ni bilo v bližini!

Takšni pripetljaji niso ravno balzam za živce in šele naslednji dan sem se pomiril. Še bolj pa takrat, ko je Sokotra ostala sto milj za nama. Medtem je veter oslabil, zato sva si pomagala z motorjem, tudi zato, ker se je Sheid Egg medtem precej oddaljil od naju. Ker Kosta ni vžgal motorja niti takrat, ko je veter »padel«, sva ga čez 24 ur ugledala, sprva kot majhno piko na obzorju. Uro pozneje smo že bili navezani druga na drugega in olajšanih src smo si izmenjavali gusarske zgodbe.

Kosta



Indijski ocean - drugi del

Nestabilno vreme in sidrišče, izpostavljeno vetru, nista dovolila, da se zadrživa na Maldivih več kot teden dni, tako da sva ta zemeljski raj zapustila in s težkim srcem odplula. A s trdno obljubo, da se tja se še vrneva, ko se bo le prikazala priložnost.

29. maja zjutraj sva dvignila sidro in po oblačnem vremenu obrnila premec proti 1.600 Nm oddaljeni Tajski. Prve tri dni sva kar garala, kajti vozila sva iz nevihte v nevihto, vse pa so bile posledice orkana, ki je besnel v območju nekaj dni prej. Nenehno sva spreminjala smer, zvižala in odvijala jadra in z njimi plula po nadaljevem, težkem morju brez vetra. In potem je veter spet zapihal in nadaljevala sva po ustaljenem vzorcu. Zadnja nevihta, ki naju je dosegla, je bila še »najtežja«. Razpeto sva imela močno skrajšano prednje jadro in še to je bilo preveč za 40 vozlov vetra. Veter naju je položil na bok, da sva s kokpitom zajemala vodo, ki je komaj otekala. Zdaj ni bil čas za oklevanje, skočil sem naprej in sprostil škotino, zaradi česar je divje udarjalo sem ter tja in veselo trgalo šive. Končno sem jadro uspel zviti in jadrnica je lažje zadihala.

Tri ure je trajal pekel in naposled se je vse umirilo, veter je poniknil in tako je ostalo dva dneva. Težko morje naju je prisililo, da sva vozila z motorjem in v 48 urah preplula 200 Nm. Bila sva približno 50 milj južno od Šrilanke in začudilo naju je, da je veliko ribiških bark tako daleč od obale. Skoraj vsak od njih se nam je približal, da bi naju prikrajšal za kakšno cigareto, alkohol ali kaj drugega. Bila sva zadovoljna, ko so dva dni pozneje izginili izza obzorja.

Nadaljevanje potovanja preko pustih prostranstev Indijskega oceana je potekalo brez kakšnih posebnih doživljajev. Ves čas sva pazila, da nisva imela preveč jader, saj sva imela neviht čez glavo zadosti. Sicer pa veter v povprečju ni bil močan, kar je bilo bolj neugodno kot ugodno, kajti »valjanje« na tri- do štirimetrskih valovih je vse prej kot prijetno. Tudi zato, ker je v takšnih razmerah skoraj nemogoče spati na ležišču, saj imaš težave že s tem, da se zadržiš na njem.

Tudi ribolov ni bil hvale vreden, dve doradi, čeprav lepi (0,9 in 0,7 m), je bilo vse, kar sva ujela. Na mirnejše morje sva naletela šele, ko sva prešla kanal Great Channel med severnim vrhom Sumatre in Nikobarskimi otoki, ki še pripadajo Indiji. Veter je bil slab, poskušala sva s spinakerjem, kar je nenavadno za sezono jugozahodnega monsunu, za katerega je značilen stalen veter od 20 do 25 vozlov. Mar je tudi to znak, da se klima menjava? Dan pred prihodom na Tajsko sva spet imela nevihto. Veter je nekajkrat menjal smer, kar nama je povzročalo velike težave. To na morju seveda ni nič neobičajnega, saj na morju velja, da veter piha od tam, kamor bi vi radi pluli ...

Končno sva 15. junija ob 10. uri po lokalnem času po 17 dneh in preplutih 1.602 miljah spustila sidro na položaju 07°49' severne dolžine in 98°21' zahodne dolžine. Bila sva v zalivu Ao Chalong na južni strani Phuketu.

Šest mesecev pozneje zapisujem te vrstice, zasidran pa sem v zalivu Pang Nga na Tajskem, v kraju, ki slovi kot eden najlepših na svetu. Jaz še zdaleč nisem videl vsega sveta, a moram priznati, da je Pang Nga spektakularno mesto. Po šestih čudovitih mesecih na Tajskem se mi je v srcu spet prebudil Čagos in odločil sem se, da grem pogledat tudi tja. V kakšnih desetih dneh bova pripravljena za plovbo in spet bova odrinila na ocean, a tokrat v »normalni« smeri, z vzhoda na zahod. Planiram, da bi se tam zadržal nekaj mesecev, nato pa naprej na Madagaskar!

Malo pred božičem sem v zalivu Ao Chalong srečal slovensko jadrnico Bea, ki je na plovbi okoli sveta. Kapitan Slavc Šikonja in Edo, član posadke, sta bila vesela, da sta srečala Bosanca, ki plujeta okoli sveta. V tem trenutku sta najbrž že daleč, vsaj 600, 700 milj na odprtem in od srca jima želim dobro morje in dober veter. To pa želim tudi sebi, kajti, ko bom dvignil sidro, bo Barba 22 sam na palubi. Prvi Bosanec torej, ki se pripravlja, da bo preplul enega izmed oceanov sam! Ne verjemite, da je lahko v nečem biti prvi, ampak, kakor pravi pesnik:

*Brod ne voze bijela jedra več
brod voze muda u mornara ...*

(Možda se muda u mornara mogu zamijeniti sa "srce u junaka", kao što ide original - da ne šokiramo žensko čitateljstvo :-)) Ali meni ovako puno bolje zvuči :-))



foto 1: Ulligan na Maldivih je pravi raj, foto 2: Za počitek v senci je dobro poskrbljeno, foto 3: V Budinem hramu v Bangkoku, foto 4: Od takšne prodajalke spominkov človek že mora nekaj kupiti ... foto 5: Alea brez jambora ...

