



Senad Švraka

SAM PREKO OKEANA

Izdavač: Senad Švraka

Urednik: Nebojša Pop-Tasić

Bilješka o autorskim pravima

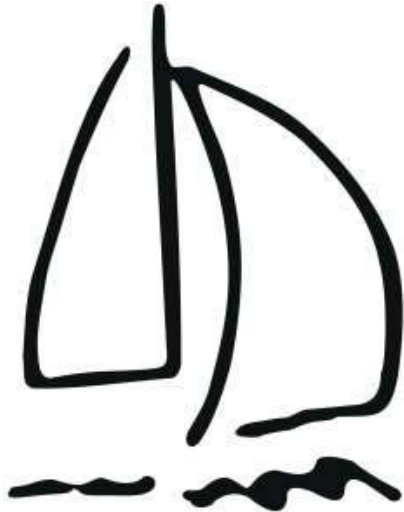
Tekst i fotografije u ovoj knjizi isključivo su vlasništvo autora. Knjiga je besplatno dostupna za čitanje, download, razmjenu, i printanje za kućnu upotrebu, isključivo u nepromijenjenom obliku. Korištenje kraćih odlomaka i ilustrativnih fotografija u štampanim i elektronskim medijima, u svrhu informisanja javnosti, dozvoljeno je samo uz obavezno puno navođenje imena autora i web stranice [www.senadsvraka.com](http://www.senadsvraka.com).

Svaka upotreba u komercijalne svrhe, odnosno pokušaj preprodaje knjige u cilju ostvarivanja novčane dobiti, strogo je zabranjena.

Copyright Senad Švraka 2026.

Senad Švraka

# SAM PREKO OKEANA



TUZLA 2026

Pravopisne konvencije:

Tamo gdje za geografske pojmove postoji uobičajena naša riječ, u tekstu je korišten fonetski način pisanja. Primjer: Tajland.

Tamo gdje za geografski pojam ne postoji uobičajena naša riječ, korišten je originalni način pisanja. Primjer: Mayotte.

Imena ljudi i brodova pisana su u originalu.



Krstarenje ALEE 2004 - 2007

## MALI RJEČNIK MANJE POZNATIH IZRAZA

Bum:	Aluminijska cijev ili drvena greda koja pridržava donji kraj glavnog jedra.
Čvor:	Jedinica za mjerenje brzine. Jedan čvor jednak je jednoj nautičkoj milji (1852m) na sat.
Đenova:	Prednje jedro površine veće od površine glavnog jedra.
Kokpit:	Otvoreni prostor na zadnjem dijelu ili u sredini jedrilice namijenjen za boravak posade.
Kormilo:	Vertikalna peraja na podvodnom dijelu zadnjeg dijela broda, služi za upravljanje brodom.
Mrtvo more:	Valovi koji zaostaju na moru nakon prestanka djelovanja vjetra. Mogu preći hiljade kilometara od mjesta nastanka.
Nevera:	Lokalno nevrijeme koje se brzo razvija i obično ne traje duže od sat vremena. Može, ali ne mora, biti žestoko.
Oputa:	Sajle koje pritežu jarbol (pripone, nepomična oputa) i konopi za podizanje jedara na jarbol (pomična oputa).
Orca:	Orcanje, ploviti u orcu, oštro u orcu: plovidba protiv vjetra. Tipična jedrilica ne može ploviti prema vjetru pod uglom manjim od 45 stepeni.
Orepina:	Konop koji se veže za "glavu" sidra. Služi da se sidro povuče unazad ako se zaglavi pod stijenom. Orepinu na površini mora obično održava plovak.
Otpadanje:	Skretanje kursa plovidbe tako da se kut između smjera puhanja vjetra i smjera plovidbe broda poveća.
Podigač:	Konopac za podizanje jedra na jarbol.
Prečka:	Prednje jedro iste ili manje površine od glavnog jedra.
Pripone:	Sajle učvršćene za trup broda koje drže jarbol.
Snast:	Oprema koja drži jedra: jarbol i oputa.
Spinnaker:	Jedro od tankog platna, koristi se pri slabom vjetru. Slično: gennaker.
Škote:	Konopi za pritezanje jedara.

## **SADRŽAJ**

<b>UVOD</b>	<b>7</b>
<b>OD TAJLANDA DO MALDIVA</b>	<b>9</b>
<b>CHAGOS</b>	<b>33</b>
<b>OD CHAGOSA DO MADAGASKARA</b>	<b>80</b>
<b>KRAJ PUTA</b>	<b>120</b>

## UVOD

Jedrilicu Alea kupio sam u gradiću Saint Cyprien na francuskoj mediteranskoj obali, jedanaestog avgusta 2003. Deset mjeseci kasnije, desetog juna 2004., isplovio sam iz Saint Cypriena prema Jadranu da bih se, nakon dvije godine ispunjene avanturama, petnaestog juna 2006. našao u Tajlandu. Modrim talasima Mediterana, zelenim vodama Sueckog kanala, divljim bespućima Crvenog mora, piratskom zonom Adenskog zaliva i beskrajnom pučinom Indijskog okeana, u brazdi Alee je ostalo 10.000 nautičkih milja i mnoštvo uzbudljivih, a ponekad i opasnih doživljaja. Sve to bilo je vrijedno truda. Život je samo jedan i ja sam želio doživjeti nešto više od, za mene dosadnog, bitisanja u velikom gradu na Zapadu.

Na put iz Francuske sam krenuo u skoro potpunom neznanju o plovidbi morem. Prva godina krstarenja je protekla u savladavanju osnova mornarskog zanata, uz neizbježne greške, ali i mnogobrojne radosti: sve mi je bilo nepoznato i svakog dana sam otkrivao nešto novo. Naučio sam planirati plovidbu, podešavati jedra, usidriti brod, ući u nepoznatu luku po mrkloj noći, skuhati i pojesti ručak dok brod skače na valovima i mnoštvo drugih detalja, sitnih i krupnih, od kojih se sastoji život na vodi. Život naporan i neudoban na tijesnoj i spartanski opremljenoj jedrilici od devet metara, ali istovremeno očaravajući u svojoj jednostavnosti i bliskosti sa elementima.

Druga godina plovidbe me dovela u Tursku gdje sam od iskusnijih moreplovaca saznao za postojanje rajskog arhipelaga Chagos: grupice nenaseljenih otoka u centru Indijskog okeana. Njihove priče su mi toliko zapalile maštu da sam odlučio krenuti prema Chagosu najkraćim putem, kroz Suecki kanal i Crveno more.

Za takvo daleko putovanje, brod je prethodno trebalo opremiti. Uz veliki trud i puno troškova pripreme su privedene kraju, najbolje što sam u to vrijeme znao, u jesen 2005. Početkom decembra, Alea je prolaskom kroz Suecki kanal napustila Mediteran i u toku šest mjeseci koji su uslijedili, ostvarila vrijedan poduhvat: prvu bosansko-hercegovačku plovidbu preko Indijskog okeana. Doživljaji sa dvogodišnjeg putovanja od Francuske do Tajlanda su opisani u mojoj prvoj knjizi koju sam, pod naslovom "ALEA", objavio 2017. godine.

Plovidba Crvenim morem se pokazala iscrpljujućom pa sam za vrijeme boravka u Indiji promijenio plan i odlučio da ne idem direktno na Chagos, nego da napravim pauzu u Tajlandu i tamo prikupim snagu za nove izazove. Pošto je sjeverni Indijski okean podvrgnut režimu monsunskih vjetrova koji pola godine pušu sa sjeveroistoka – to je "ljetni" monsun obilježen lijepim vremenom i blagim vjetrovima – a zatim pola godine sa jugozapada – to je "zimski" monsun sa snažnim vjetrovima, čestim olujama i obilnim kišama – boravak u Tajlandu je, u iščekivanju povoljnog vjetra, potrajao sedam mjeseci. Odmor nije bio potreban samo meni: uz neophodno godišnje čišćenje i farbanje podvodnog dijela trupa, morao sam skinuti jarbol jer je pukla aluminijska pločica koja spaja jarbol s palubom, dati sašiti novu đenovu, promijeniti pumpe za slatku vodu, promijeniti semeringe radilice na dizel motoru, popraviti rezervni auto pilot, kupiti novi

vanbrodski motor za pomoćni čamac i uraditi još čitav niz popravaka i priprema prije nego što je Alea ponovo mogla krenuti na preookeansku plovidbu. Uslijedila je zatim nabavka ogromnih količina hrane za put prema Chagosu i dalje prema zapadu. Konačno, početkom februara 2007., brod je bio spreman. Međutim, jedna ključna dilema je ostala nerazriješena: pitanje posade.

Prirodni poredak stvari upućuje da je poželjno da posadu jedrilice sačinjava par, muškarac i žena. Zbog teškoća koje su sastavni dio života na malom brodu, posada sačinjena od dva muškarca teško može izbjeći nesporazume. Na dugotrajnoj plovidbi nesporazumi se gomilaju i u nedostatku prirodnog mehanizma za njihovo razrešenje, često rezultiraju trajnim konfliktom i raspadom posade. Bezbrojni su primjeri dobrih prijatelja koji su zajedno krenuli na krstarenje i nakon par sedmica se rastali da nikad više ne progovore. Nije rijetka ni pojava da se muž i žena upute na višegodišnju plovidbu oko svijeta samo da bi avantura završila razvodom svega nekoliko mjeseci nakon početka. Pitanje posade je delikatno i česta je tema razgovora među jedriličarima, pa za traženje rješenja nisam čekao zadnji dan. U Tajlandu sam ostao prilično dugo i za to vrijeme pronašao kandidatkinju za koju sam smatrao da posjeduje sve potrebne kvalitete. Postignut je dogovor da isplovimo zajedno kad se uspostavi sjeveroistočni monsun. Međutim, kad se vjetar ustalio, dama se predomislila i neposredno pred polazak našao sam se u neugodnoj situaciji – bez posade.

Šta činiti? Dati oglas u lokalnom jedriličarskom klubu? Tako se prilično brzo može pronaći cura za mornara – ipak je ovo Tajland – ali kakav će biti kvalitet na brzinu pribavljene posade, bez dovoljno vremena da se ispita njen karakter? Ista dilema vrijedi i za berze posade na internetu. Kandidata za plovidbu okeanom ima više nego brodova koji plove, ali na taj način bio bih prinuđen ukrcati nekog nepoznatog jer za upoznavanje jednostavno nije bilo vremena. Zlovoljan zbog izdaje nesuđene saputnice, neko vrijeme sam se predomišljao, ali ubrzo mi je postalo jasno da zapravo nisam imao stvarnog izbora. Spremao sam se na dugo, ne sasvim bezopasno putovanje i poučen lošim iskustvom od prethodne godine, nisam želio ukrcati bilo koga. U konačnici, to je moglo značiti samo jedno: krenuti sam preko okeana.

## OD TAJLANDA DO MALDIVA

Svijetlo i toplo jutro sedmog februara 2007. zateklo me na sidru ispred plaže Nai Harn, na ostrvu Phuket, u Tajlandu. Na sedmom stepenu sjeverno od ekvatora svako jutro sviće toplo, ali ne obavezno svijetlo i sunčano. Od juna do novembra, tokom sezone jugozapadnog monsuna, teške kiše i olujni vjetrovi šibaju zelene obronke Phuketa i obale cijelog sjevernog Indijskog okeana. Monsunske kiše ne padaju neprekidno nego nailaze u mahovima u obliku žestokih pljuskova nošenih jakim vjetrom koji obično traju nekoliko sati. Ovi pljuskovi donose prijatno osvježanje jer je između njih vrijeme sparno i previše toplo. Lokalno stanovništvo uvijek nosi sa sobom lagane nepromočive kabanice i kad kiša pada, ulice se pretvore u šareni festival plastičnih pelerina. Potoci vode teku ulicama, ali mokre noge u japankama ne predstavljaju problem jer kiša nije hladna. Kad pljusak prođe, zna se desiti da sunce probije kroz iskidane oblake i tada postaje neugodno vruće.

Jugozapadni monsun sa svojim obilnim kišama održava raskošnu tropsku vegetaciju Indije i jugoistočne Azije, ali nije pogodan za plovidbu prema zapadu. More je veoma uzburkano, vjetar suprotan, kiše skoro neprekidne, a u Bengalskom zalivu postoji i opasnost od uragana. Srećom po moreplovce, svako pola godine dolazi do izmjene monsuna. Od decembra do aprila, u sjevernom Indijskom okeanu traje sezona sjeveroistočnog monsuna, sa lijepim i stabilnim vremenom i pretežno slabim vjetrom koji rijetko kad prelazi deset čvorova. Plovidba prema zapadu je tada dječija igra, lagodno krstarenje po mirnom moru sa vjetrom u leđa.

Za izmjenu monsuna su znali još arapski trgovci i održavali redovne pomorske veze između Arabije i Indije. Koristili su jugozapadni monsun za plovidbu prema Indiji, tamo bi sačekali dok vjetar okrene i vraćali se u Arabiju koristeći sjeveroistočni monsun. Jedno putovanje trajalo bi godinu dana. Postoje nagađanja da su slične trgovačke linije održavali još stari Egipćani, ali ovo se ne može sa sigurnošću znati. Sa sigurnošću se međutim zna da je znanje o izmjeni monsuna posjedovao autor ove priče dok je u rumenoj svjetlosti izlazećeg sunca iz vode izvlačio sidreni lanac. Poranio sam s namjerom da prije mraka odmaknem što dalje na pučinu, u nadi da ću tako izbjeći noćno nadmudrivanje sa ribarskim brodovima koji se najčešće ne odmiču više od dvadesetak milja od obale.

Povjetarac je puhao prema otvorenom moru i čim sam podigao sidro, Alea se počela lagano odmicati od obale. Odmotao sam prednje jedro, uzeo rudu kormila u ruke i usmjerio pramac prema zapadu. Zatim sam uključio autopilot i prepustio mu upravljanje brodom. Nisam više imao šta raditi – brod je dalje plovio sam. Sjeo sam na krmenu platformu, spustio stopala u bistru vodu i posmatrao obalu Phuketa kako polako odmiče. Zlatna traka plaže, još u plavičastoj sjeni strmih zelenih brda, prva se izgubila. Nešto kasnije, iz vida su nestali jarboli jedrilica usidrenih pred plažom. Obronci Phuketa i okolnih otočića blijedili su postepeno u jutarnjoj izmaglici. Grlo mi se stislo. U Tajlandu sam proveo sedam mjeseci i zavolio tu prijatnu zemlju i njene stanovnike. Nije mi bilo pravo što odlazim.

Podigao sam se sa krmene platforme i otišao u kabinu da spremim doručak. Nije mi bilo drago što odlazim iz Tajlanda, ali drago mi je bilo što polazim prema Maldivima i

Chagosu i nadao sam se da će mi doručak dati potrebnu energiju da se fokusiram na budućnost i ostavim prošlost za sobom.

Samačka plovidba, uz očigledne nedostatke, ima i neke prednosti. Kad bih imao još jednog člana posade, morao bih ponijeti dvostruko više zaliha hrane i vode. U maloj jedrilici kakva je Alea, prostor je ograničen i uz svu neophodnu opremu kao što su jedra, pomoćni čamac, vanbrodski motor, zalihe goriva i maziva, bokobrani, lanci, konopci, sidra, splav za spašavanje, signalne rakete, četiri boce gasa od 3kg i jedna od 12kg, pomorske karte i peljari, računar, foto i video oprema, ribolovni pribor, knjige, odjeća, posteljina, potrebni i nepotrebni rezervni dijelovi, uvijek nedovoljno alata i još čitav niz sitnica i krupnica, spremišta su bila skoro puna još i prije ukrcaja onoga od čega se živi. Prostor se ipak morao pronaći za rižu, makarone, jaja, ulje, brašno, med, džem, mlijeko u prahu i konzerve svih vrsta, uključujući izvrsni novozelandski puter, u količinama dovoljnim za jednu osobu za period od osam mjeseci. Mjesec dana do Chagosa, tri mjeseca na Chagosu, zatim još mjesec do konačne destinacije, otoka Mayotte, i tri mjeseca rezerve za slučaj da oluja obori jarbol, kit slomi kormilo, sirene ukradu dizel motor ili neka druga teško zamisliva nedaća ostavi Aleu bespomoćnu na pučini. Toj ogromnoj količini hrane pridodao sam dvadeset flaša crnog vina (u Maleziji sam pronašao sasvim pristojan francuski Bordeaux, po veoma prihvatljivoj cijeni) i pedeset konzervi piva. Jedino su zalihe voća i povrća bile skromne, jer se na tropskoj vrućini svježi proizvodi brzo kvare. Najbolje se održavaju grapefruit, kupus, luk i banane dok su zelene. Kad krenu sazrijevati, moraju se odmah pojesti.

Zalihe vode sam planirao malo drugačije. Računao sam na dvadeset dana plovidbe od Tajlanda do Maldiva. Pet litara na dan pomnoženo sa dvadeset dana daje sto litara. Tome sam dodao pedeset litara rezerve. Dodatnu stratešku rezervu sačinjavalo je dvadeset flaša od dva litra koje se nisu smjele dirati osim u slučaju nesreće. Rezervoar ispod ležaja u pramčanoj kabini je sadržavao samo osamdeset litara, tako da je preostalih sedamdeset bilo raspoređeno, svuda gdje se moglo pronaći mjesta, u kanisterima od deset litara. Skladištenje vode u većem broju manjih posuda ima prednosti jer umanjuje mogućnost da se sva voda zagadi ili iscure iz rezervoara u slučaju kvara na instalacijama.

Mogao sam ukrcati više vode, ali sam smatrao da za tim nema potrebe. Alea je već bila previše natovarena, a pretjerano opterećenje nepovoljno utiče na ponašanje jedrilice u plovidbi. Zalihe vode će lako biti dopuniti kad stignem na Maldive, a na Chagosu ću se već nekako snaći. U pitanju je pusto ostrvo i snalaženje će biti svakodnevno zanimanje.

Sat vremena nakon polaska morao sam nakratko promijeniti kurs da izbjegnem dva ribarska broda koji su vukli mrežu između sebe. Dva sata kasnije, autopilot je kratko zapištao i prestao da radi. Isključio sam ga, uključio, opsovao, protresao, ponovo opsovao drastično poganim rječnikom – sve je bilo uzalud. Autopilot je bio mrtav. Našao sam se pred ozbiljnim problemom: bez autopilota je nemoguće ploviti. Imao sam rezervni autopilot, ali to je bio puno slabiji uređaj od glavnog. Nisam odmakao daleko, mogao sam se još vratiti i pokušati ga odnijeti na popravak ili kupiti drugi. Ali, polazak je već odgađan više puta i već sam bio mjesec dana u zakašnjenju. Dodatna dva dana ne bi nešto bitno promijenila, ali prisutan je bio i psihološki faktor. Obala Tajlanda samo što je nestala iz vida i nije mi se vraćalo nazad.

Na prvoj etapi putovanja, od Tajlanda do Maldiva, očekivao sam lijepo vrijeme i autopilot tu nije trebao biti izložen velikim naporima. Daleko suroviji uslovi vladaju na etapi od Chagosa do Madagaskara, ali tamo bih se trebao naći tek za četiri mjeseca. U nadi da je u pitanju samo neki loš električni kontakt – slične stvari su se dešavale ranije – na rudu kormila sam postavio rezervni autopilot, onaj neispravni spakovao u kabinu i nastavio put.

Drugih događaja nije bilo i ostatak dana je protekao mirno. Kad se smrklo, odmakao sam već četrdeset milja od obale i bio sam potpuno sam na pučini. Tako daleko od obale nije bilo ribarskih brodova i mogao sam mirno leći spavati.

Samačka plovidba na duge staze postavlja pred mornara jedan nerješiv problem: nemoguće je cijelo vrijeme ostati budan. Budući da pomorski zakoni propisuju dežurstvo za kormilom dvadeset četiri sata na dan, legalno gledano, solo plovidba je ilegalna. Naravno, jasno mi je bilo, ako Aleu u tri sata ujutro zdrobi tanker, ilegalnost mojih postupaka biće mi najmanji problem.

Moreplovcu samci prilaze ovom problemu na različite načine. Jedni više vole da bdiju noću i spavaju danju, smatrajući da je danju opasnost od sudara manja. Drugi koriste kuhinjsko zvonce da ih budi u redovnim intervalima, obično petnaest minuta, da bace pogled na horizont i provjere da li je sve u redu prije nego se ponovo ispruže na petnaest minuta. Treći idu spavati kad padne noć i ne dižu se do jutra, uzdajući se u sretnu zvijezdu pod kojom su rođeni, dobru karmu koju su godinama strpljivo prikupljali, statistike koje ukazuju da vjerovatnost sudara na moru nije velika i radar – ako ga imaju. Svako ima svoju teoriju i spreman je da je brani do zadnje kapi piva u lučkom baru, bilo da je već iskušao u praksi ili ne.

Bdjeti po noći a spavati po danu je savršen recept da se bude uvijek umoran. Po danu se ne spava dobro kao po noći, pogotovo ako je temperatura u kabini 38°C.

Spavati na rate od petnaest minuta nije ništa bolje. Neprekidno trzanje iz sna je pogubno za živce, a ja nisam krenuo na krstarenje zato da doživim nervni slom, nego naprotiv, da se konačno malo opustim.

Prednosti treće metode su mi izgledale očigledne. Ako čvrsto spavam po noći i ne radim ništa po danu, biću odmoran i spreman za slučaj da se moram suočiti s nekim iznenadnim izazovom. Smatrao sam da je rizik koji preuzimam dok spavam veoma ograničen. Okean je uglavnom prazan, a vrijeme u ovo godišnje doba uglavnom lijepo. Uz malo sreće, nikakva nesreća me ne bi trebala stići u snu. Tako sam rezonovao dok sam se, oko deset uveče, zavlacio među čaršafe.

Postojala je, ipak, jedna kvaka: jedno je zavući se u krevet na brodiću koji naslijepo plovi u mrak govoreći sebi: "Sad idem spavati", a sasvim je nešto drugo biti u stanju zaista i zaspati u toj situaciji. Da bih se uspio opustiti i utonuti u san, morao sam prethodno uvjeriti samog sebe da mi ne prijete nikakva opasnost i da bi, kad sam već dobrovoljno krenuo na ovakav put, glupo bilo cijelo putovanje provesti u strahu. U tom samoispiranju mozga sam uspio tako dobro da sam, na vlastito iznenađenje, zaista svake noći spavao kao beba.

Cijela ova priča možda izgleda čudno u svojoj osnovnoj premisi: kome uopšte može pasti na pamet da plovi sam preko okeana? Priznajem da ja nisam bio prvi koji se toga sjetio. Prvi je bio Amerikanac Joshua Slocum koji je 24. aprila 1895. isplovio iz

Bostona na jedanaest metarskoj jedrilici Spray koju je izgradio svojim rukama. Nakon tri godine i dva mjeseca plovidbe, Spray je pristao u Newport, Rhode Island, a Slocum je postao prvi samac koji je oplovio svijet na jedra.

Plovidba u Slocumovo vrijeme nije se ni na koji način mogla porediti sa plovidbom u današnjim uslovima. Drveni brod, pamučna jedra, konopci od konoplje, voda u drvenim buradima, usoljena svinjetina kao glavno jelo dan za danom, petrolejka kao jedini izvor svjetla, neprecizna navigacija brzinomjerom i sekstantom, nepouzdana karte ili njihovo potpuno odsustvo... Slocumov život je bio neuporedivo teži od mog. Skromno opremljena Alea posjedovala je dizel motor, VHF radio stanicu, električno svjetlo, autopilot, GPS... da spomenem samo ono najvažnije. Slocum nije mogao ni sanjati o ovim uređajima čiji je doprinos komforu i sigurnosti plovidbe nemjerljiv. Knjiga koju je objavio 1899., *Sailing alone around the world*, postala je hit preko noći i inspirisala generacije moreplovaca. U toku sljedećih sto i nešto godina, mnogi su zaplovili Slocumovim tragom. Najvažniji među njima i istinski guru solo plovidbe na jedra bio je Francuz Bernard Moitessier.

Rođen u Vijetnamu 1925. gdje je i odrastao, Moitessier je 1952. isplovio preko Indijskog okeana u napola truloj džunki od devet metara romantičnog imena Marie-Therese. Zlosretna Marie-Therese je puštala vodu na svim spojevima i Moitessier je povremeno morao zatvarati procjepe među daskama mješavinom gline i piljevine koju je utiskivao golim rukama roneći ispod broda. Sa sekstantom, ručnim kompasom i starom vekericom kao jedinim navigacijskim instrumentima, Moitessier nije bio u mogućnosti precizno znati svoju poziciju i nakon osamdeset pet dana plovidbe udario je u koralni greben na atolu Diego Garcia u tri sata ujutro. Bio je to kraj Marie-Therese, a Moitessier, osim što je „otkrio” Chagos pedeset pet godina prije mene, je imao puno sreće da izvuče živu glavu.

Sljedeće tri godine proveo je na Mauricijusu gdje je vlastitim rukama izgradio novi brod, Marie-Therese 2, s kojim je isplovio prema Južnoj Africi i Atlantskom okeanu. U Karipskom moru je doživio novi brodolom i morao se zaposliti kao mornar na teretnom brodu da bi mogao otputovati u Francusku. O svojim doživljajima napisao je knjigu „Vagabund južnih mora” (*Vagabond des mers du Sud*) koja je postala klasik pomorske i avanturističke literature. Svojim poduhvatom Moitessier je dokazao nešto veoma važno: okeanska krstarenja nisu rezervisana samo za dokone bogataše. Onaj ko je hrabar i spreman na rizik i nedostatak komfora, može zaploviti morem za relativno malo novaca.

Nakon nekoliko godina provedenih u Francuskoj, Bernard Moitessier je sa suprugom Françoise ponovo isplovio preko okeana na trinaestmetarskoj čeličnoj jedrilici sa dva jarbola, izgrađenoj po njegovim zamislima i nazvanoj Joshua u čast Joshua Slocuma. Bernard i Françoise su proveli dvije godine krstareći Polinezijom, a zatim su, na povratku u Francusku, za 126 dana neprekidne plovidbe savladali 14200 morskih milja oko zloglasnog rta Horn, od Tahitija do Alicantea u Španiji i tako postavili svjetski rekord u udaljenosti koju je bez zaustavljanja uspjela preploviti mala jedrilica. Ova avantura opisana je u knjizi „Rt Horn na jedra” (*Cap Horn à la voile*).

Jedrenje je u šezdesetim godinama postajalo sve popularnije pa je engleski časopis The Sunday Times raspisao konkurs za prvu okeansku trku za samce: *Golden Globe Race*. Skiper koji najbrže oplovi svijet putem oko rta Dobre nade, rta Leuwin na

jugu Australije i rta Horn, potpuno sam, bez zaustavljanja i bez vanjske pomoći, osvojiće nagradu od 5000 funti. Moitessier, okeanska skitnica uvijek praznih džepova, priključio se izazovu u nadi da će novcem od nagrade moći financirati nova putovanja i u avgustu 1968. isplovio iz britanske luke Plymouth. Pet i po mjeseci kasnije, Moitessier je oplovio rt Horn i zaputio se prema sjeveru, sa dobrim izgledima za pobjedu, ali nikada nije stigao na cilj. Na pola Atlantika, okrenuo je pramac prema Africi i nastavio plovidbu prema istoku. Poruka koju je poslao urednicima Timesa, u kojoj objašnjava svoje razloge za odustajanje od utrke i gotovo sigurne pobjede, govori o njegovom karakteru i dio je njegove legende: „Moja namjera je da nastavim putovanje, bez zaustavljanja, prema otocima Pacifika gdje ima puno sunca i više mira nego u Evropi. Molim vas, nemojte misliti da pokušavam postaviti neki rekord. "Rekord" je veoma glupa riječ na moru. Nastavljam bez zaustavljanja zato jer sam srećan na moru i možda zato jer želim spasiti svoju dušu.“

Moitessier je konačno stigao na Tahiti jedanaest mjeseci nakon polaska iz Engleske, oplovivši svijet jedan i po put bez zaustavljanja, pretežno u grmećim četrdesetim. (Grmeće četrdesete predstavljaju pojas okeana između četrdesetog i pedesetog stepena južne širine gdje vjetar puše postojano od zapada prema istoku, stvarajući velike valove čije krijeste grme obrušavajući se. Vrijeme je u tim opasnim vodama gotovo uvijek loše, voda je ledena i oluje su česte.) Bez obzira što mu to nije bila namjera, uspostavio je novi svjetski rekord. U novoj knjizi pod naslovom „Dugi put“ (*La longue route*) Moitessier je opisao teškoće samačke plovidbe u surovoj hladnoći i olujama velikog južnog okeana, ali i vlastite duboke sumnje i nedoumice. „Dugi put“ je bio duhovno putovanje barem isto toliko koliko i pomorska ekspedicija.

Tokom sedamdesetih, nakon raspada hipi pokreta, na hiljade hipija su pokušali na valovima pronaći slobodu o kojoj su sanjali, ali malo je ko od njih plovio sam. Samačka plovidba je uvijek bila izuzetak, nikada pravilo. Ni Moitessier nije uvijek plovio solo – sedamdesete i osamdesete je proveo uglavnom na Pacifiku i najčešće u društvu, ali njegovi samački podvizi su ostali trajna inspiracija generacijama sanjara.

Nepotrebno je reći, i moja vlastita plovidba je bila u velikoj mjeri inspirisana doživljajima Bernarda Moitessiera, ali i drugih moreplovaca među koje spadaju i naši Mladen Šutej, koji je solo preplovio Atlantik 1986. na desetmetarskoj jedrilici Hir 3 i Jure Šterk koji je u tome uspio sljedeće godine na mini jedrilici Slovenija od svega 6,5 metara. Dvanaestmetarskom čeličnom jedrilicom Kli kli svjetskim morima je u to vrijeme krstarila i beogradska porodica Kojadinović. Kojadinovići su na okeanu, uglavnom na otoku Reunion, proveli preko trideset godina i objavili tri knjige: „Sunčano jedro“ (1979), „Sedam godina za tri okeana“ (1989) i „Dva pokolenja, isti jarboli“ (2007). Osim toga, u saradnji sa televizijom Beograd snimili su putopisnu TV seriju „Vanja s okeana“ (1982). Konačno, sredinom osamdesetih je Atlantik sa suprugom Dženanom preplovio i Goran Bregović, ali postoje svjedočenja da on nije bio oduševljen tom avanturom. U svakom slučaju nije se više bavio okeanskim jedrenjem.

U vrijeme dok sam samo čitao o jedrenju, nemajući pojma šta to stvarno podrazumijeva i znači, solo plovidba mi je izgledala kao idealno ostvarenje romantičnog sna o istinskoj slobodi. Međutim, kad sam kupio Aleu i počeo se suočavati sa

poteškoćama vezanim za upravljanje brodom, te samoćom i umorom nakon dugih dana na moru, brzo sam shvatio da samačko krstarenje nije najbolji način uživanja u jedrenju. Neki moreplovci zaista vole biti sami na pučini, ali mnogi samci plove solo samo zato što nisu bili u stanju pronaći adekvatnu posadu. Realnost je takva: pomorska avantura je pretežno muški san i manje privlači pripadnice nježnog spola, pogotovo ako se radi o jahtama ispod milion dolara. Alea je bila dovoljno prostrana da udomi dvije osobe na dugom putu, ali nije odisala nikakvim luksuzom asociranim uz riječ jahta i možda je i to bio jedan od razloga što sam se, nakon prve noći plovidbe, ujutro probudio sam na okeanu.

Alei je nedostajao, na primjer, uređaj za desalinizaciju morske vode. Pet litara slatke vode, koliko sam planirao za dnevnu potrošnju, dovoljno je za piće i pranje zuba, ali plovidba tropskim morima nosi sa sobom određene neugodnosti, a među njih spada i gotovo neprekidno znojenje. Prijatno bi bilo ukloniti znoj sa sebe sapunom i slatkom vodom barem uveče, pred spavanje, ali bez uređaja za desalinizaciju koji bi obezbijedio dovoljne količine vode, na Alei to nije bilo moguće.

Stalno znojenje je stvaralo i druge probleme. Da bih se zaštitio od sunca, po danu sam nosio bijelu pamučnu majicu. Nakon tri dana, majica bi počela da tukne i od tog trenutka bilo je svejedno da li ću je i dalje nositi ili promijeniti i obući čistu. Ako promijenim majicu, ona koju sam skinuo, u tropskoj vrućini i vlazi, neizbježno će vonjati svakog dana jače, pogotovo ako je strpam u najlon kesu i gurnem u neki budžak da mi ne smeta. Nakon nova tri dana, isto će se desiti i sa čistom majicom. Na Alei nije bilo dovoljno vode za pranje, a čak i da jeste, smrad od znoja se ne može ukloniti hladnom vodom – majice se moraju otkuhati. Isto vrijedi i za posteljinu. Prema tome, ako bih mijenjao posteljinu i majice svaka tri dana, nakon dvadeset dana bih se našao sa gomilom veša veoma neugodnog zadaha, toliko neugodnog da bi ga bilo sramota odnijeti u praonicu. Ako ne mijenjam odjeću, kad stignem na Maldive za pranje ću imati samo jednu majicu i dvije plahte, uz otvoreno pitanje da li majicu treba prati ili spaliti. Ne znam da li bi mi ovakva optimizacija resursa pošla za rukom da sam plovio u društvu ljepšeg spola. Eto, nije u solo plovidbi sve loše.

Osim što nema desalinizatora, Alea nema ni radar, ni satelitski telefon, ni radio stanicu velikog dometa, ni satelitski lokator za slučaj nesreće. Nema ni generator, mikrovalnu, veš mašinu, zamrzivač, televiziju... Sve te naprave mogu se pronaći na spomenutoj jahti od milion dolara i nema dileme da je život daleko mirisniji sa veš mašinom. Satelitski telefon ili kratkovalni radio omogućuju kontakt sa svijetom čak i nasred okeana. Radar pomaže kod noćnih prilazaka obali i upozorava na prisustvo trgovačkih brodova. Zamrzivač... Mmm, zamrzivač... Jedino meso na koje sam mogao računati u nedostatku zamrzivača bilo je meso u konzervi. Istina, mnogi mali brodovi posjeduju zamrzivač, ali na Alei se nije mogao pronaći odgovarajući prostor, niti je njena električna instalacija bila adekvatna. Kada sam, avgusta 2003., kupovao brod, morao sam ili prilagoditi želje svojim finansijskim mogućnostima, ili odustati od snova o plovidbi tropskim morima. Da li sam trebao sačekati da zaradim prvi milion, pa tek onda krenuti na krstarenje, što se vjerovatno nikada ne bi ostvarilo, ili ubaciti mornarsku vreću u kabinu brodice koju sam mogao sebi priuštiti? U tome se sastoji pouka koju nam je dao Bernard Moitessier: za plovidbu dalekim morima presudne su želja, hrabrost, strast. Sa

vrećom riže i nekoliko kanistera vode, može se stići daleko. Sve je relativno: u poređenju sa Marie-Therese, Alea je bila prava luksuzna jahta.

Budući da sam plovio sam, isplanirao sam rutu koja će me provesti daleko od koridora trgovačkih brodova, kroz Sombrero Channel u Nikobarskim ostrvima, a zatim prema zamišljenoj tački na poziciji 06°N / 086°E, 450 milja zapadno od Nikobara. Nebrojani teretni brodovi prevoze industrijsku robu iz Kine i drugih zemalja istočne Azije prema tržištima Evrope i Bliskog istoka, putem koji prolazi između Sumatre i Nikobarskih ostrva, nastavlja do Sri Lanke, a zatim produžava na sjeverozapad, prema Adenskom ili Perzijskom zalivu. Istim putem, ali u suprotnom smjeru, plove tankeri i teretnjaci koji prevoze naftu i druge sirovine na istok. Neprekinuta kolona brodova proteže se u pravoj crti između sjevernog rta Sumatre i južnog rta Sri Lanke. Pošto svi ne plove istom brzinom, razmake među njima, najčešće svega nekoliko stotina metara, određuju samo njihove relativne brzine, ali svi plove mnogo brže od Alee i za nju predstavljaju pogibeljnu opasnost. Zato je Alea plovila zaobilazno, daleko na sjever od saobraćajne gužve na ovom morskom putu. Po dolasku na spomenutu zamišljenu tačku, odnosno waypoint, kako se kaže GPS žargonom, planirao sam zaokrenuti ravno na jug zato da bi Alea kolonu teretnih brodova presjekla pod pravim uglom i na taj način vrijeme boravka među njima skratila na minimum.

Četvrtog dana oko podne, Alein pramac se našao pred istočnim ulazom u Sombrero Channel. Voda je promijenila boju, postepeno postajući sve zelenija. Oko jedan, daleko u izmaglici, ugledao sam kopno, a sat kasnije, kopno se našlo po lijevom boku, udaljeno otprilike pet milja. More je u međuvremenu postalo ukršteno i uznemireno. Zbog jakih morskih struja na koje upozorava peljar, plovio sam sredinom moreuza tako da obale nisam uspio vidjeti iz blizine. Iako je vjetar bio slab, GPS je pokazivao brzinu veću od pet čvorova, što je značilo da je jaka povoljna struja, poput nevidljive rijeke, nosila Aleu prema zapadu. Četrdeset minuta kasnije, kopno je nestalo iz vida i Sombrero Channel je ostao po krmi. More se smirilo i plovidba je postala puno ugodnija. Okean je ponovo poprimio duboko plavetnilo i Alea je spokojno klizila kroz toplo popodne prema zlatu zalazećeg sunca. Kad su na nebu iskočile zvijezde namiguše, zavukao sam se u kabinu i zaspao mirnim snom.

U pola jedan probudilo me lupanje jedra. Ustao sam i izašao vani da vidim šta se dešava. Vjetar je bio slab, more mirno, pučina prazna. Zvijezde su svjetlucale, oputa škripotala, jedro je pomalo lupalo jer nije bilo dovoljno vjetra da ga sasvim napuše. Sve je izgledalo normalno. Vratio sam se u kabinu, usput bacio pogled na ekran GPSa i ziječajući nastavio put prema krevetu, a onda se zaustavio u pola koraka: GPS je pokazivao brzinu od nula čvorova. Drugim riječima, Alea je stajala u mjestu iako je, s obzirom na vjetar, trebala napredovati sa oko dva čvora.

Prvo sam pomislio da sam se upleo u ribarsku mrežu. Uzeo sam bateriju i ponovo izašao u kokpit. Osvijetlio sam po krmi, ali u prvi mah nisam vidio ništa neobično. Kleknuo sam na platformu i osvijetlio ispod broda, da vidim da se nije nešto uplelo u propeler i ugledao bambus, dug četiri metra i debeo kao ruka, slomljen na trećini u obliku slova "v" nejednakih krakova, zaglavljnjen za skeg.

Skeg je uska vertikalna peraja pričvršćena za trup broda ispred lista kormila, radi zaštite od udaraca. List kormila je najmanje čvrst podvodni dio broda i jedan od najvažnijih: u slučaju njegovog oštećenja, upravljanje brodom postalo bi nemoguće.

Skeg se završava otprilike metar pod vodom i kad bih se spustio u vodu, mogao bih njegov kraj dokučiti nogom. More je bilo mirno, vjetar slab, kormilo je izgledalo neoštećeno, a bambus je obična trska, malo veća doduše, koju ću, tako sam mislio, začas otkačiti i vratiti se na spavanje. Međutim, ideja da se spuštam u more nije mi se sviđala. Bambus je već dugo bio u vodi i nije mi trebalo da izderem nogu na oštrim školjkama koje su ga prekrivale. U vlažnoj tropskoj klimi, takve povrede se lako inficiraju i čak mogu biti fatalne.

Namotao sam jedro i sjeo na klupu u kokpitu da razmislim. Vožnja unazad motorom ne bi pomogla jer su krajevi bambusa plutali na površini, samo je srednji dio bio pod vodom, zaglavljnjen za skeg. Da ga pokušam potopiti sidrenim lancem činilo mi se previše složeno, pogotovo po mraku. Razmišljao sam da ga pokušam prepiliti, ali nisam imao odgovarajuće uporište ni odgovarajuću pilu. Puna dva sata su bila potrebna da se rješenje, očigledno u svojoj jednostavnosti, spusti iz astralnih sfera svijeta ideja na bosanskog mornara osamljenog u prostranstvima Bengalskog zaliva. Ako podignem bambus u zrak, njegova vlastita težina će ga gurnuti pod vodu i proturiti špic slova "v" ispod skega. Skočio sam na noge da tu elegantnu zamisao, zasnovanu na zdravim principima fizike, pokušam sprovesti u djelo. Dosta dugo sam se mučio pokušavajući podići kraći krak bambusa, ali uzalud. Bambus je bio previše težak. Odustao sam od kraćeg kraja i pokušao sa dužim. Bilo je skoro i suviše jednostavno. Uz mali napor, uspio sam podići dva i po metra dugi krak vertikalno u zrak i čim sam to učinio, bambus je potonuo ispod skega i oslobodio kormilo.

Pomalo ljut na sebe što mi je tako jednostavno rješenje izmicalo tako dugo, a opet zadovoljan što sam se otarasio glupog bambusa, odmotao sam đenovu, podesio autopilot i vratio se na spavanje.

Sljedeća tri dana su protekla bez događaja. Dnevna rutina se ustalila, vrijeme se zaustavilo i osjećaj njegovog proticanja, neizbježan u životu na kopnu, potpuno je nestao. Bilo je nemoguće razlikovati jedan dan od drugog i samo su zapisi u brodskom dnevniku i sporo odbrojavanje pređenih milja na ekranu GPSa ukazivali da Alea ne stoji u mjestu. Oko nas, dokle pogled dopire, nije bilo ničega osim beskrajne plave vode pod beskrajnim plavim nebom, po danu prošaranim bijelim ovčicama pasatnog vjetra, po noći ispunjenim zvijezdama od horizonta do horizonta. Jato delfina bi se ponekad poigralo nekoliko minuta ispred pramca, ali ubrzo po njihovom odlasku, ja se više nisam bio u stanju prisjetiti sa sigurnošću da li se njihova posjeta desila prije sat, prije dan ili prije godinu, niti da li se uopšte desila ili sam sve samo sanjao.

Nestanak doživljaja protoka vremena bio je zapravo zbunjujući. Sunce je, naravno, putovalo svojom nebeskom putanjom, iza svakog dana redovno je slijedila noć, brodski sat je ispravno pokazivao sate i minute, ali subjektivno vrijeme je prestalo da postoji. Bio sam naizgled zarobljen u jednom zaleđenom *ovde i sada*, i to je bilo sve.

Pokušao sam svoj biološki ritam prilagoditi kretanju sunca i mjeseca, ne bih li na taj način svom postojanju pridao neku strukturu. Nastojao sam da jedem uvijek u isto vrijeme. Večerao sam u zalazak sunca da bih iskoristio posljednje dnevno svjetlo i na taj način uštedio struju ne paleći svjetlo u kabini. Nakon pranja zuba morskom vodom,

slijedila bi seansa osmatranja zvijezda. Imao sam neku malu kartu neba i pomoću nje raspoznavao zvijezde i sazvežđa. Budući da sam mogao vidjeti zvijezde od horizonta do horizonta, otkrio sam da nebeski ekvator predstavlja ravnu crtu na nebu. Drugačije rečeno, na sjevernom nebu zvijezde kruže oko Sjevernjače, ali na nebeskom ekvatoru zvijezde ne kruže ni oko čega nego jednostavno izlaze iz mora na istoku i putuju preko neba u pravoj crti sve do zapadnog horizonta gdje opet tonu u more. Zvijezde na južnom nebu kruže, naravno, oko južnog nebeskog pola čiju poziciju pokazuje Južni krst.

Ove jednostavne opservacije, potpuno neizvodljive u gradu gdje zgrade, smog i ulična rasvjeta otežavaju osmatranje zvijezda i njihovog kretanja, morale su biti očigledne starim moreplovcima koji stotinama, pa i hiljadama godina nisu imali drugog sredstva za navigaciju osim zvjezdanog neba.

Dva sata gledanja u zvijezde i sazvežđa bilo je dovoljno da me zaboli vrat i to bi bio znak da je došlo vrijeme za noćni počinak. Na uskom ležaju na desnoj strani glavne kabine, spavao sam potpuno mirno, kao da se nalazim u svom krevetu u Tuzli, a ne na orahovoj ljustici koja naslijepo plovi u noć. Ustao bih jednom ili dvaput u toku noći i dok bih obavljao potrebu na krmenoj platformi, vodeći računa prije svega da ne padnem sa broda (najčešći uzrok smrti na moru je "nestajanje" mornara u toku noći), osmotrio bih oko sebe da se uvjerim da je sve u redu i vratio se na spavanje.

Imao sam dovoljno namirnica da se hranim prilično raznovrsno. Svako jutro za doručak sam mijesio uštiple sa jajima i mlijekom u prahu. Za ručak sam obično spremao tjesteninu sa konzerviranom tunjevinom ili govedinom i sa nekim sosom istog porijekla. Jednom u tri dana za ručak bih jeo grah iz konzerve, pa je redovna probava bila zagarantovana. Takođe, imao sam dovoljno voća za desetak dana i dovoljno povrća, uglavnom luka i kupusa, sve do Maldiva. Večera je najčešće bila jednostavna, pahuljice od žitarica potopljene u mlijeku ili prokuhane sa kockom za supu.

Prvi dio dana temperatura je bila podnošljiva, ali poslijepodne je bilo puno teže. Srećom, pošto sam plovio prema zapadu, jedro je tokom poslijepodneva bacalo sjenu preko cijele palube. Tamnoplava tenda je blokirala svjetlost sunca iznad kokpita, ali je vrućina izbijala iz nje kao iz furune, pa je oko podneva, kad nije bilo sjene jedara, znalo biti jako vruće. Po noći je bilo osjetno svježije i drugi dio noći, kad bi se kabina ishladila, pokrivač sam se velikim peškirom. U zoru bi palubu prekrila kratkotrajna rosa i tu i tamo našla bi se poneka leteća ribica, suviše mala da se ubaci u tavu. Davno su prošla vremena kad je bilo dovoljno ujutro prošetati palubom i sakupiti leteće ribe za doručak.

Plovio sam pod samom đenovom, jer mi je tako bilo najlakše. Đenova je veliko prednje jedro koje se jednostavno namotava oko aluminijske cijevi montirane na prednji štraj, čeličnu sajlu koja se proteže od pramca do vrha jarbola. Aleina đenova je imala samo dvadeset šest kvadratnih metara, nije bila teška i jedan čovjek ju je mogao bez posebnih teškoća skinuti ili postaviti na mjesto. Mali brod ima svoje prednosti, a jedna od njih je lakoća manevrisanja jedrima. U jedrenju, sve je kompromis i idealan brod ne postoji ništa više nego idealna žena, idealan muškarac ili idealna vlast.

Sedmog dana plovidbe probudio sam se u vrijeme izlaska sunca i izašao u kokpit zijevajući i protežući se. Jutro je bilo neobično tiho. Vjetar je bio slab i more je bilo gotovo mirno. Imao sam dojam da Alea stoji u mjestu i trljajući oči sišao u kabinu da pristavim čaj. Nešto mi je ipak bilo neobično. Nisam znao šta nije u redu, samo sam

osjećao da nešto nije kako treba. Sa šoljom čaja u ruci, izašao sam vani, sjeo u kokpit i počeo osmatrati palubu, jarbol, brod. Nešto zaista nije bilo kako treba, ali šolja mi je zamalo ispala iz ruke kad sam nakon nekoliko sekundi shvatio o čemu se radi: na jarbolu nije bilo jedra. Đenova jednostavno nije bila tu.

U nevjerici, požurio sam na pramac. Tamo se misterija razjasnila: jedro je bilo u moru. Na sreću, vjetar je skoro stao i nije bilo valova. Jedro je djelovalo kao morsko sidro, sprečavalo pomicanje broda i dojam da Alea stoji u mjestu nije bio samo dojam: Alea je zaista stojala u mjestu, potpuno stabilno.

Počeo sam polako izvlačiti jedro iz mora. Ponovo sam se mogao smatrati sretnim što je Alea tako mala i što jedro nije bilo teško. Nakon par minuta, jedro je bilo na palubi i bio sam u mogućnosti započeti istragu. Krivca sam brzo otkrio. Metalni škopac, kopča kojom se jedro učvršćuje na plastični kotur koji se zatim podigačem podiže na vrh jarbola podižući jedro za sobom, iskrivio se i otvorio. Gornji kraj jedra se otkao i ono je niz utor u aluminijskoj cijevi uređaja za namotavanje skliznulo u more. Donji kraj je ostao pričvršćen za pramac, pa zahvaljujući tome jedro nije otplovilo svojim putem. Međutim, kotur za namotavanje je ostao na vrhu jarbola i nije bilo načina da se spusti na palubu da bi se jedro ponovo podiglo. Uređaj za namotavanje postao je neupotrebljiv.

Ostavio sam sve kako jeste i vratio se u kabinu da doručujem i razmislim. Da bih spustio plastični kotur nazad na palubu, morao bih se popeti na vrh jarbola i ručno ga svući dole. Postoje ljudi koji su u stanju popeti se na jarbol samo snagom ruku, Moitessier je bio jedan od njih, ali ja ne spadam u takve.

Nakon doručka, izvadio sam gennaker iz spremišta i postavio ga. Alea je lagano krenula naprijed, brzinom od dva čvora, ali to je bilo bolje nego stojati u mjestu i svakako bolje nego što bih, pri tako slabom vjetru, išao pod đenovom. Da đenova nije pala u more, bio bih suviše lijep da postavljam gennaker, samo bih čekao da vjetar ponovo zapuše, pa je to možda na neki način bilo i dobro. Hmm... Ma nije to nikako bilo dobro! Nisam imao načina da spustim podigač đenove sa vrha jarbola i nisam imao ni najmanju predstavu kako da to izvedem, čak ni kad stignem na Maldive, osim ako mi neko pomogne tako što će me podići na jarbol. Da li ću pronaći takvu osobu na Maldivima (iskusnog mornara čijim se snažnim rukama život može prepustiti s povjerenjem), bilo je pod velikim znakom pitanja.

Gennaker je veoma praktično jedro, sašiveno od laganog platna tankog kao svila. Prilikom pakovanja, uvlači se u dugački platneni rukav što ga čini vrlo jednostavnim za postaviti i skinuti. Spakovano u rukav, jedro nalikuje na deset metara dugu plavu kobasicu, iz koje, kroz čvst plastični prsten prečnika oko dvadeset pet centimetara viri samo kraj jedra. Da bi se mogao otvoriti, gennaker se morao izvući iz rukava, a to se radilo tako što se plastični prsten podizao posebnim sistemom konopčića na vrh jarbola, povlačeći rukav za sobom. Tokom plovidbe prsten bi ostao na vrhu jarbola i ponekad neugodno strugao ili lupao od aluminijski jarbol, ako bi more bilo nemirno.

Kad je gennaker postavljen, palo mi je na pamet da pokušam improvizirati ljestvice. Izvukao sam iz spremišta jedan deblji konopac dužine 30m koji sam na sredini presavio da bih dobio dupli konopac dužine 15m. Napravio sam čvor na 1,5m od mjesta gdje je konopac bio presavijen i zatim krenuo prema krajevima, praveći čvor na svakih 40cm. Na taj način nastajale su petlje u koje sam mislio ubaciti stopala i tako se popeti na jarbol visok 12 metara. Trebalo mi je dva sata da pripremim tu pogibeljnu napravu. Kad

su svi čvorovi bili zavezani, pomoću podigača glavnog jedra podigao sam vrh ljestvica na vrh jarbola, a donji kraj zavezao uz osnovu jarbola da bi bile stabilnije.

To što sam napravio nije mi nimalo ulivalo povjerenje. Konopac je bio debeo i nisam se bojao da bi mogao puknuti, ali petlje u koje sam imao namjeru utaknuti stopala će se sasvim sigurno stisnuti pod mojom težinom i pitanje je bilo da li ću biti u stanju izdržati stisak konopca. Osim toga, Alea se pomalo ljuljala, a to ljuljanje, neznatno na nivou palube, na visini je bilo pojačano. Skeptičan prema cijeloj zamisli, postavio sam video kameru da snimi ovu vratolomnu operaciju. Ako se skotrljam s vrha jarbola i slomim vrat, neka to barem bude zabilježeno na filmu. Ko zna, možda će neko nekada pronaći snimak pa će čovječanstvo saznati šta se desilo.

Obukao sam tene, navukao rukavice, prišao jarbolu, uglavio nogu u prvu petlju koja se nalazila na oko 30cm iznad palube, rukama dohvatio konopac i podigao se uvis. Na moje iznenađenje, konopac prečnika 16mm se pod mojom težinom rastegao kao lastiš, sve do palube. Ubacio sam drugu nogu u sljedeću petlju i ponovo se podigao prema gore. Konopac se razvukao još više, ovaj put ne sasvim do palube. Ostao sam da visim na visini od dvadesetak centimetara, sa stopalom uklještenim kao u škrip. Odustao sam.

Ugasio sam video kameru, spustio improvizirane ljestvice s vrha jarbola i dosjetio se zašto se konopac razvlači. U pitanju je bio najlonski konopac namijenjen privezivanju i sidrenju koji je upravo iz tog razloga bio veoma rastegljiv. Kad se brod, bilo da je privezan u luci ili usidren u nekoj uvali, ljulja na valovima, elastični konopci amortizuju pokrete, to im je svrha.

Poslije ručka, sat vremena sam rasplitao petlje na čije vezanje sam potrošio veći dio jutra, a zatim smotao konopac i vratio ga u spremište ispod klupe u kokpitu. Sistem za namotavanje denove je ostao neupotrebljiv i ovaj problem me mučio sve do Maldiva.

Predveče sam se našao pred dilemom: da li nastaviti u noć pod gennakerom? U slučaju da vjetar pojača, ovo jedro koje nije namijenjeno za jak vjetar, moglo se rasparati ili još gore, zbog svoje velike površine, oboriti Aleu na bok. Proveo sam dva sata gledajući u zvijezde i razmišljajući šta da radim. Vjetar je puhao ravnomjerno, bez udara i promjena smjera, more je pristizalo sa sjeveroistoka u pravilnim redovima okruglih, mekih valova, nebo je bilo čisto i vedro, bez i jednog oblačića. Sve je ukazivalo da će noć proteći bez neugodnih iznenađenja, pa sam, kad je došlo vrijeme za spavanje, sišao u kabinu, spustio se na ležaj i ubrzo zaspao, bez neke posebne brige, ali ipak pomalo računajući da negdje na nebu nad Aleom bdiše barem jedna sretna zvijezda.

U četiri ujutro, probudilo me lupanje plastičnog prstena navlake gennakera od jarbol. Vjetar je promijenio smjer i jedro se prebacivalo ispred broda. Promijenio sam kurs tako da vjetar dolazi više po boku, jedro se napuhalo i brod se odmah smirio. Brzina se stabilizirala na oko četiri čvora. Vratio sam se u kabinu i nastavio spavati do izlaska sunca.

Osam dana po polasku iz Tajlanda, našao sam se pedeset milja sjeverno od željenog kursa jer mi smjer vjetra nije dozvoljavao da napredujem direktno prema mojoj zamišljenoj tački na poziciji 06°N/086°E. Nije imalo smisla tako nastavljati, pa sam prebacio jedro na desnu stranu broda i skrenuo na jug.

Dan sam proveo čitajući jednu od samo dvije nepročitane knjige koje sam imao na brodu, *Oryx and Crake* od Margaret Atwood. Druga je bila *A brief history of nearly*

*everything* od Billa Brysona. Obje su knjige bile na engleskom i imale preko tristo strana, što mi je davalo nadu da će mi potrajati barem do Maldiva.



Alea pod samim gennakerom

Sljedećeg dana sam presjekao koridor trgovačkih brodova koji se pokazao širim nego što sam očekivao - trebalo mi je pola dana da ga prođem. Čelične grdosije su izgledale hladno i strano, kao roboti ili neke vanzemaljske mašine i njihovu pojavu nisam uopšte doživio kao susret s ljudima. Nisam ih pokušao kontaktirati radio vezom, niti je mene iko pokušao kontaktirati.

U toku dana vjetar je pojačao i predveče je Alea plovila brzinom od pet i po čvorova. Aleina slaba tačka je bio autopilot koji nije bio dorastao zadatku. Sa porastom brzine, sile rastu dramatično i pri brzini od pet i po čvorova, autopilot znatno više i napornije radi nego pri, recimo, tri čvora. Ovaj autopilot se već jednom pokvario u Crvenom moru, a budući da nisam imao zamjene, nisam želio da se to ponovo desi pa sam odlučio promijeniti jedro.

Imao sam samo dvije mogućnosti na raspolaganju: prečku i malo olujno jedro. Prečka je bila predviđena da se montira na aluminijsku cijev sistema za namotavanje, na isti način kao i đenova. Olujno jedro se karabinerima kači na leteći štraj, dodatnu sajlu koja se posebnom kukom postavlja na pramac. Budući da mi je to izgledalo jednostavnije, a i da bih mirnije spavao, odlučio sam se za olujno jedro. Što se tiče jednostavnosti, prevario sam se. Sistem za montiranje letećeg štraja se pokazao loše osmišljenim i trebalo mi je punih 45 minuta da sve završim i podignem jedro. Nikad

ranije ga nisam koristio u plovidbi, samo sam ga testirao u luci i nisam očekivao da ću imati toliko muke da ga postavim i pritegnem.

Kad je jedro podignuto, spustio sam gennaker i udobnoj i brznoj plovidbi je došao kraj. Jedro je bilo suviše malo za vjetar od 10-12 čvorova i nije moglo stabilizirati pokrete broda na valovima. Alea se počela neugodno valjati, brzina je spala na tri i po čvora, ali opterećenje autopilota se vidno smanjilo, što mi je, u svemu ovome, bilo najvažnije. Bilo bi potpuno nemoguće preploviti okean sa vjetrom u leđa bez autopilota, jer to bi značilo provoditi dvadeset četiri sata dnevno za kormilom. Zato sam nastojao poštediti autopilot što sam mogao više.

Vrijeme se pretopilo u snenu rutinu. Danju su nad Aleinim jarbolom plovili čupavi bijeli oblaci, ne mareći za usamljeni brodić, sićušnu trunčicu na beskrajnoj pustoši Indijskog okeana. Nakon zalaska sunca, zvijezde su mi pravile društvo dok mi se ne bi prisपालo. S vremenom sam se izvještio i uspijevao sa sigurnošću prepoznati Betelgez, Rigel, Aldebaran, Belatriks, Kapelu, Prokion, Regulus i Sirius koji je bilo nemoguće mašiti, kao i sazvežđa zodijaka od Lava na istoku do Ovna na zapadu.

Noć je, u stvari, bila bolji dio dana. Dok je trajala tama, nije bilo paklene vrućine koja me tokom dana tjerala da se premještam po palubi tražeći sjenu jedara. Zalazak sunca je donosio vrlo osjetno olakšanje i plovidba pod zvjezdanim nebom je bila vrlo ugodna. Jedini stvarni problem je bila nemogućnost održavanja straže tokom cijele noći, što je sa sobom nosilo jasan rizik, ali taj rizik nisam mogao izbjeći. Priznajem da nisam ni pokušavao, prihvatajući ga sa izvjesnim fatalizmom. U toku noći obično bih se probudio samo dvaput, usput osmotrio horizont i vraćao se na spavanje nakon što bih se uvjerio da je sve u redu.

Smjena dana i noći je bila siguran pokazatelj da vrijeme prolazi, ali moj biološki sat to nije registrovao. Da li sam ovo jutro plovio pod gennakerom, ili je to bilo juče ili prije tri dana? Da li je denova pala u more prije tri dana, prije pet, prije sedam? Bilješke u brodskom dnevniku svjedočile su o događajima, ali bilo je gotovo nemoguće uspostaviti vezu između tih zapisa i stvarnosti, pojmiti da se radi o stvarnim događajima, a ne snovima ili maštanjima. Bez dnevničkih zapisa, većina doživljaja sa ove plovidbe zauvijek bi nestala u ponoru zaborava i ja bih se do kraja života pitao šta sam radio svo to vrijeme.

*Oryx and Crake*, priča o čovjeku koji je sticajem okolnosti jedini preživio smrtonosnu epidemiju koja je zbrisala čovječanstvo, pokazala se neočekivano primjerenom samačkoj plovidbi preko okeana. U zastrašujućem okruženju genetski modificirane budućnosti, junak se prisjećao svog prošlog života među ljudima, života koji je nestao da se više nikada ne vrati. Nije mi bilo teško uživiti se u njegovu priču. I ja sam bio sam na svijetu. I moj prethodni život je postojao samo u sjećanju. Mogao sam vjerovati i nadati se da ću jednog dana ponovo ugledati zemlju i ljude, ali moj svijet se sada sastojao od dizanja i spuštanja jedara, pripreme hrane, zapisivanja bilješki u dnevnik i brojanja oblaka i zvijezda.

Doručkovao sam u kokpitu uživajući u prizoru rumene zore. Vjetar je utihnuo, more se umirilo i samo su blagi pulsaji mrtvog mora sporo pristizali sa sjevera. Uživao

sam u tišini, uživao u osami koju nisam htio remetiti tutnjavom motora. Prošlo je već šesnaest samotnih dana. Do cilja mi je ostalo još tristo dvadeset milja, otprilike četiri dana i nisam osjećao potrebu za žurbom. Naprotiv, pitao sam se kako će proći susret sa civilizacijom. Da li sam podivljao, da li ću znati razgovarati sa ljudima? Još važnije – da li uopšte želim napustiti ovaj beskrajni zatvor i svoju beskrajnu slobodu?

Oko devet, vjetar je zapuhao iz neočekivanog smjera, sa sjeverozapada i omogućio mi, po prvi put, da podignem i glavno jedro. Alea se pokrenula brzinom koja je varirala između dva i tri čvora, jer je vjetar bio promjenljivog smjera i jačine. Prijepodne je obećavalo da će proći ugodno, jer su jedra, sada na lijevoj strani, bacala dobrodošlu sjenu preko palube. Naravno, to je značilo da poslijepodne neće biti sjene i da će, ako vjetar ne ojača, biti strašno vruće.

Oko jedanaest, ugledao sam po desnom boku tamnu tačku za koju mi je dvogled rekao da se radi o ribarskom brodu. Bez želje da remetim svoj mir, upalio sam motor da povećam brzinu, u nadi da ću se na vrijeme odmaknuti i ostati nezamijećen.

Tačka se polako pomjerila udesno, da bi se nakon pola sata našla po krmi i počela se polako povećavati. Bilo je jasno da me nepoznati brod slijedi.

Aleina brzina je bila samo 4,5 čvora, jer je vjetar bio slab, a gas nisam htio pojačavati preko 2000 okretaja. Svaki motorni brod je brži od Alee i znao sam da će me ribarski brod stići ako tako odluči. Bilo je to samo pitanje vremena.

Sat kasnije, ribari su bili na svega sto metara iza Alee i počeli dovikivati. Nisam se više mogao praviti da ih ne vidim, pa sam smanjio gas i izašao na krmenu platformu sa video kamerom u ruci. Prethodne godine, ribari sa Sri Lanke su pokazali neobičnu averziju prema video kameri, pa sam se ponadao da će i ovaj put biti tako, ali sam se prevario. Ribarski brod se brzo primakao dok su mornari, njih šestorica, veselo domahivali i smijali se.

Signalne rakete i mačetu sam pripremio da mi budu na dohvat ruke u kokpitu, ali znao sam da ću se teško oduprijeti ako budem napadnut. Na svu sreću, moj strah se pokazao suvišnim. Ribari su pokušavali započeti razgovor, nudeći mi ribu. Zahvalio sam se i odbio ponudu pokazujući najlon koji se vukao za Aleom već šesnaest dana. Oni, naravno, nisu mogli znati da za tih šesnaest dana nisam ulovio ništa, iako sam izgubio nekoliko varalica i udica.

Potom su mi ponudili kokosove orahe, ali i to sam odbio. Pitali su me imam li cigarete, ali rekao sam da ne pušim i dao znak da sačekaju. Sišao sam u kabinu, izvadio četiri limenke piva iz frižidera, ubacio ih u najlon kesu, izašao na palubu i zakačio kesu na kraj čaklje. Jedan od ribara pripremio je mrežicu sa dugom drškom koja se potura pod velike ribe. Oprezno manevrišući, ribarski brod se primakao na oko dva metra. Pružio sam čaklju i pustio da kesa sa limenkama piva sklizne u mrežicu. Brod se malo odmakao i dok su ribari pregledali šta su "ulovili", dohvatio sam fotoaparatus. Moji novi prijatelji izgledali su sretni, veselo mahali rukama i smijali se širokim osmijesima, a onda je jedan od njih otišao u kabinu i vratio se sa fotoaparatom koji je nemilosrdno uperio u mene. Bio sam zatečen. Zadnja stvar koju sam očekivao bila je da me ribari sa Sri Lanke fotografiraju kao neku egzotičnu pojavu.

Zbunjeno sam se smješkao i pozirao za fotografisanje, a kad je foto seansa bila gotova, ribari su, uz puno mahanja, konačno otišli za svojim poslom. Ugasio sam motor jer mi više nije bio potreban. Alea je usporila a pola sata kasnije, ribarski brod je nestao na horizontu. Odahnuo sam.

Poslijepodne je stiglo, vrelo, bez trunke sjene na palubi, bez dovoljno vjetra da osvježi užarenu atmosferu. Vrućina od koje kuha mozak brzo je rastopila sjećanje na kratki susret koji se odigrao nekoliko sati ranije i za koji ne samo da nisam bio siguran kada se desio nego i da li se uopšte desio. Vrijeme nije imalo supstancu i ja sam živio u vječitoj sadašnjosti, nošen vjerom u GPS i nadom da me iza horizonta čekaju Maldivi. Tako su prošla još tri dana.

Dvadesetog dana plovidbe, u 8:58 po brodskom vremenu, Alea je prešla ekvator na 73°49' istočne dužine. U prisustvu iskusnijih moreplovaca, novajlije koji prvi put prelaze ekvator moraju proći kroz neku vrstu ceremonije: na primjer, kanta vode po glavi i udarac nogom u dupe. Svrha ove žrtve je da se odobrovolje morski bogovi i brod poštede oluja i drugih nedaća. Ali, pošto sam bio sam i nije bilo nikoga da me štira u guzicu, zadovoljio sam se da snimim ekran GPSa.

Do cilja mi je preostalo šezdeset milja. Tu udaljenost nisam mogao savladati u toku dana, pa sam nastojao usporiti brod. More je bilo nemirno i pod malim olujnim jedrom Alea se neugodno valjala, ali je i dalje napredovala brzinom od 3,8 čvorova, što je bilo prebrzo ako sam želio stići pred Addu atol sutradan oko podne. Još uvijek sam imao vrlo malo iskustva u plovidbi koralnim morima i želio sam stići pred ulaz u atol kada sunce bude visoko na nebu i koral jasno vidljiv.

Poslijepodne sam stigao do otoka Fua Mulaku na kojem se prvobitno nisam imao namjeru zaustavljati. Međutim, vozeći polako na stotinjak metara od obale po mirnoj vodi u zavjetrini atola, posmatrajući zelene krošnje kokosovih palmi i bijelu traku plaže, palo mi je na pamet da bi možda bolje bilo tu provesti noć, nego čekati svitanje negdje na pučini dok se Alea bacaka na valovima kao divlji konj. Do Addu atola mi je preostalo još 28 milja, oko šest sati plovidbe i to je značilo da sam imao cijelu noć pred sobom. U toku dana jako me zabolila glava, osjećao sam se umoran i odmor mi je i te kako bio potreban.

Nažalost, uz obalu ostrva Fua Mulaku nije postojalo bezbjedno sidrište. Tačnije, nije postojalo nikakvo. Otok je sa svih strana bio okružen koralnim grebenom koji se strmo podizao iz morskih dubina. Zapadna obala je bila zaštićena od valova koje je podizao vjetar, ali dugi valovi mrtvog mora koji su stizali s dalekog juga, na pučini jedva primjetni, u plitkoj vodi uz obalu naglo su rasli i obrušavali se u gigantskim krijestama zadnjih pedesetak metara svog puta, silovito se razbijajući od plažu. Da bih se ovdje mogao zaustaviti, bilo je potrebno pronaći neko kreativno rješenje za sidrenje.

Nakon dužeg traženja najmanje nepogodnog mjesta, usidrio sam se na sedam metara dubine pomoću sidarca na sklapanje za koje sam zakačio metar lanca i osam metara konopca. Sidarce se odmah zaglavilo u raznobojnom koralu koji se jasno vidio u bistroj vodi. Kraj konopca sam zavezao na krmi tako da sam ga u slučaju problema mogao začas otkačiti iz kokpita. Na ovakvom mjestu se nikako nisam mogao usidriti na uobičajeni način. Sidro i lanac bi se odmah zaglavili u koralu i nikada ih više ne bih mogao podići na brod.

Vjetar je puhao od obale i ako bi se Alea otkačila dok ja spavam, pogurao bi je prema otvorenom moru tako da s te strane nije bilo opasnosti. Međutim, ako bi vjetar stao, struja bi mogla povući brod prema obali, na greben. Na mjestu gdje sam se nalazio voda je bila mirna, ali samo dvadesetak metara bliže obali, valovi su naglo ubrzavali

uzdižući se gotovo okomito. Ako bi struja povukla Aleu među te surferske valove, bio bi to njen kraj. Kratki sidrenjak ne bi trebao dozvoliti da se tako nešto desi dokle god je sidarce zaglavljeno u stijene. Ako bi se nadolaskom plime, pod dejstvom valova, ili nekom podvalom Posejdona, sidro samo od sebe otkáčilo, računao sam da će se, vukući se po dnu, samo od sebe ponovo zakačiti, jer svuda su bile stijene pune rupa. Onaj metar lanca trebao je spriječiti da konopac dođe u kontakt sa oštrim hridima koje bi ga mogle presjeći. Izgledalo je kao da sam mislio na sve, ali neugodna blizina zapjenjenih krijesta koje se uz grmljavinu obrušavaju na plažu, nije mi se nimalo dopadala.

Dok sam se bavio sidrenjem, desilo se malo čudo: plastični bubanj podigača đenove koji je proveo trinaest dana na vrhu jarbola, nekako je pobijedio gravitaciju i skliznuo do pola pramčanog štraja, dovoljno nisko da sam ga mogao dokačiti čakljom i svući na pramac. Jedna briga riješila se sama od sebe. Nisam mogao a da se ne upitam zašto se svi problemi u životu ne rješavaju na takav način, sami od sebe.

Sve ove poslove radio sam dok mi je u glavi bubnjalo od jake glavobolje i jedva sam čekao da se spustim na ležaj. Prethodno sam ipak podesio alarme na dubinomjeru i na GPSu. Uz sve mjere predostrožnosti i sa dva alarma, nadao sam se da sam dovoljno bezbjedan, iako se Alea nalazila veoma blizu opasnosti. Uspavan tutnjavom moćnih valova, brzo sam utonuo u carstvo snova. Odmor, nažalost, nije potrajao. Probudilo me lupanje od trup broda. Pomislio sam da je vjerovatno policija došla da me pita ko sam i šta tražim i prisjećajući se epizode iz Egipta koja je završila hapšenjem, izašao u kokpit.

Pokazalo se da su u pitanju dva tinejdžera koji su na staroj dasci za surf doveslali do Alee da malo popričaju. Ostrvo Fua Mulaku ima deset hiljada stanovnika i jedno je od najnaseljenijih na Maldivima. Svejedno, osim plivanja u moru, koje većina stanovništva svakako ne praktikuje, tu ima malo rasonode i pojava strane jedrilice predstavlja svojevrsnu atrakciju. Razgovarali smo desetak minuta sa dosta poteškoća jer su dječaci slabo govorili engleski, a meni je mozak blokirao od glavobolje i jedva sam sastavljao rečenice. Rekli su mi da na sjevernom dijelu ostrva postoji luka, što im nisam povjerovao jer luku nisam vidio ni na karti, niti kada sam prilazio ostrvu sa sjevera. Pokazalo se ipak da sam ja bio u krivu a dječaci u pravu, što je i normalno jer je to njihovo ostrvo. U suton je niotkud izniklo desetak ribarskih brodova koji su mogli izaći samo iz spomenute luke. Sticajem okolnosti, 2015. godine ću se ponovo naći na ovom otoku kao član posade Lea Lemešića na jedrilici Dora i tom prilikom ući u luku i na otoku provesti nekoliko sati. Međutim, sada smo još uvijek u 2007. godini, meni puca glava i luka me uopšte ne zanima, samo želim što prije nazad u krevet. Uzeo sam fotoaparata, na brzinu napravio par snimaka, zahvalio se dječacima na posjeti i zavukao se nazad u kabinu.

Spavao sam, iznenađujuće dobro i čvrsto, cijelu noć. U šest ujutro probudio me alarm GPSa. To je značilo ili da se brod pomjerio, ili da je GPS izgubio kontakt sa satelitima. Izašao sam u kokpit i ustanovio da se sidro otkáčilo i da je vjetar pogurao Aleu prema pućini. Sve je bilo dobro. Izvukao sam sidro, podigao prečku, podesio autopilot i Alea je poletjela brzinom od 6 ćvorova na posljednju dionicu plovidbe od Tajlanda do Maldiva. Sišao sam u kabinu potražiti nešto za jelo. Zahvaljujući pauzi i odmoru na otoku Fua Mulaku, bio sam naspavan i odmoran, glavobolja je nestala i osjećao sam se puno bolje nego prethodnog dana.

Prvih nekoliko sati pratilo me oblačno vrijeme sa dosta jakim vjetrom pa čak i malo kiše. Oko deset, vjetar je popustio i sunce je probilo kroz raskidane oblake. Nešto kasnije, uočio sam krošnje palmi kao tanku sivu crtu na horizontu. Nakon još dva sata plovidbe, u podne sam se našao pred ulazom u Addu atol. Oblaci su se u međuvremenu razili i sunce je sijalo na čistom plavom nebu, tako da sam imao idealnu vidljivost za ulazak u lagunu. Prolaz se pokazao širokim, grebeni na obje strane jasno vidljivim, nije bilo velikih valova niti jake struje. Pomažući se motorom, jer sam morao ići oštro u vjetar, bez poteškoća sam savladao svoj prvi ulazak u koralni atol, čudeći se kako je to lako prošlo.

Pratio sam obalu otoka Gan na kojem se nalazi aerodrom i stigao do male lučice sa visokim betonskim molom, potpuno nepogodnim za vezanje jedrilica. Peljar je spominjao postojanje lučice – sidrišta, ali upute su bile nejasne pa sam neko vrijeme kružio ispred lučice jer nisam znao da li sam na pravom mjestu. Bio sam već gotovo odlučio da se idem privezati na mol, jer nisam vidio drugog rješenja, kada sam, kroz krošnje palmi, ugledao vrh jednog jarbola. Produžio sam nekoliko stotina metara niz obalu i preda mnom se otvorio ulaz u malo sidrište u nekoj vrsti udubljenja u grebenu. Jedna jedina jedrilica je bila usidrena u tom tijesnom prostoru i njen sam jarbol ugledao kroz palme.

Prolaz do sidrišta je bio uzak, najmanja dubina je bila oko dva metra i pri kraju prolaza, na desnoj strani se nalazila jedna podvodna stijena, slabo označena sa dvije male plutače. Iza te stijene prolaz se širio u malu uvalu sa pješčanim dnom u kojoj je bilo mjesta za tri ili četiri jedrilice. Dubina je bila šest metara. Spustio sam sidro i skočio u vodu da provjerim da li se pravilno ukopalo, jer iza Alea nije bilo puno prostora. Kad sam provjerio sidro, vratio sam se na brod, ugasio motor i mogao konačno odahnuti. Nakon dvadeset dana i četiri sata na moru i preplavljenih 1700 milja, smatrao sam da imam pravo čestitati samome sebi: postao sam prvi Bosanac koji je solo preplovio pola okeana.

Pozvao sam lučke vlasti radio stanicom, ali nisam dobio odgovor. Zvao sam ih još dva puta u toku popodneva, sa istim rezultatom. Napuhao sam pomoćni čamac i otišao do kućice uz betonski mol ispred koje su na rasklimatanim stolicama sjedila tri policajca. Pitao sam ih da nazovu policijsku stanicu i jave da se u luci nalazi jedrilica koja čeka na ulazne formalnosti. Sva trojica su vrlo loše govorili engleski i nisu mi izgledali baš bistri niti puno zainteresovani za moj slučaj. Uspjeli su mi nekako objasniti da se vratim na brod i da će neko već doći, pa sam, nemajući drugog izbora, tako i učinio. Međutim, do naveče se niko nije pojavio.

Jedrilica koju sam zatekao na sidrištu zvala se Eclipse i njenu posadu je činila jedna francuska porodica, Eric i Sylvie sa dvoje djece. Eric i Sylvie su uzeli godinu dana neplaćenog dopusta i sa kćerkama, Sophie od jedanaest i Calypso od osam godina, doplovili niz Crveno more i Maldive sve do Chagosa, gdje su proveli tri sedmice. Sada su bili na putu nazad za Francusku, a na Addu su stigli dan prije mene i nastavljali su put već sutradan. Pozvali su me na večeru, pa iako u teoriji nisam imao pravo napuštati Alea niti ići na druge brodove dok ne dobijem maldivski pečat u pasošu, bez oklijevanja sam prekršio taj glupi zakon i rado se odazvao pozivu i prilici da nakon dvadeset dana samoće konačno progovorim s ljudima.

Od Erica sam iz prve ruke saznao malo više o uslovima koji vladaju na Chagosu. On me ohrabrio, rekavši mi da je sidrište na atolu Salomon veoma sigurno, i da prolazak kroz lagunu, uprkos velikom broju koralnih hridi, nije previše zahtjevan ako je vidljivost dobra. Takođe sam saznao da su neki od brodova s kojima sam prethodne godine prošao Crveno more, sada na Chagosu: Le Crabe, Markoen i Muggerl.



Alea na sidrištu na otoku Gan

Sutradan ujutro, Eclipse je isplovila i Alea je ostala sama na sidrištu. Prije podne sam proveo u sređivanju broda: postavio sam tendu iznad palube da se zaštitim od sunca, raspeljao ukrštene konopce na jarbolu, spakovao prečku i olujno jedro u spremište, našao odgovarajuću gumenu cijev za veliku bocu gasa koju sam vukao još iz Turske, napravio reda u prednjoj kabini, skuhao ručak, oprao suđe i zatim sjeo ispod tende da odmorim. Vlasti su došle na brod tek u tri popodne. Policajac, carinik, doktor i službenik lučke kapetanije su izgledali veoma profesionalno u novim, čistim uniformama. Bili su ljubazni i opušteni što mi je donekle olakšalo popunjavanje velikog broja papira. Ispričali su se što nisu došli ranije – prethodnog dana predsjednik Maldiva je bio u posjeti atolu i bili su veoma zauzeti. Pokazali su se jako razgovorljivi pa sam od njih, između ostalog, saznao da na otoku živi Bosanac Edin, koji je došao na Maldive za vrijeme rata, oženio se lokalnom ženom i tu ostao. Međutim, trenutno nije bio na otoku – bio je odsutan nekim poslom u glavnom gradu Maleu.

Dobio sam pečat u pasoš i nakon odlaska državnih organa, mogao se konačno iskrcati na obalu. Atol Addu se sastoji od sedam otoka od kojih su četiri povezana mostićima koje su Britanci izgradili u toku drugog svjetskog rata. Asfaltna cesta, poznata pod imenom Link Road, koja vodi od aerodroma na otoku Gan do otoka Hithadhoo na sjeveru, duga 14 kilometara, najduža je na Maldivima. Britanija je održavala vojnu bazu na Ganu sve do 1976. godine, pa veliki broj stanovnika dobro govori engleski, jer su mnogi radili za britansku vojsku.

Pošto sam do mraka imao na raspolaganju samo dva sata, nisam mogao ići daleko. Prošetao sam po otoku Gan koji je veoma zelen i sjenovit zbog puno velikog drveća i prostranih travnjaka. Kupio sam lokalnu sim karticu i nazvao Bosnu, ali internet kafe i prodavnicu hrane nisam uspio pronaći. U suton sam vidio jato slijepih miševa kako prelijeće iznad sidrišta. Bio sam zapanjen njihovom veličinom – bili su veliki poput vrana.

Sljedećeg dana pred sidrištem se pojavila jedna jedrilica pod američkom zastavom. Pomoćnim čamcem sam se odvezao da ih pozdravim i ustanovio da se radi o brodu Horn Pipe koji sam već vidio u Tajlandu. Bio je usidren nedaleko od Alee u Yacht Heaven marini, ali tada nismo uspostavili kontakt.

Skiper se zvao Glen, imao je oko šezdeset godina i pozvao me na pivo. Popeo sam se u kokpit poprilično zapuštenog broda starije američke konstrukcije, dužine oko 11-12 metara. Glen je plovio u društvu sa jednom Tajlandankom i takođe planirao ići na Chagos. Zadržao sam se petnaestak minuta u razgovoru s njim, a zatim se odvezao na obalu u razgledanje otoka.

Ovaj put sam krenuo prema sjeveru i prošetao otokom Feydhoo, najmanjim od četiri otoka koje povezuje asfaltna cesta. Feydhoo je dosta življi od Gana na kojem se nalaze aerodrom, hotel i neke administrativne službe, ali nema stanovnika. Idući putem naišao sam na ribarsku lučicu u kojoj je jedan brod upravo istovarao bogat ulov tune. Započeo sam razgovor s jednim ribarom po imenu Rašid koji mi je rekao da svakog dana love dvadeset tona tune koju prodaju veletrgovcima za pet rufija po kilogramu, što je otprilike 45 centi. Ribar može zaraditi oko 400 dolara mjesečno i Rašid je smatrao da je to dobra lova. Nisam se baš složio s tom ocjenom, a kad me Rašid pozvao da im se pridružim jednu noć u ribolovu, odbio sam jer mi se njegov izgled nije nimalo svidio – izgledao je kao đavo, ili približno tako.

Nakon razgovora s Rašidom produžio sam šetnju i asfaltnim putem koji je vodio obalom lagune došao do kraja ostrva. U povratku sam se zaputio vanjskom stranom, okrenutom okeanu. Okean je bio prilično udaljen, pola kilometra ili više, jer je uska pješčana plaža kojom sam išao bila odvojena od duboke vode okeana masivnim koralnim grebenom. U toku oseke, greben je prekrivalo svega nekoliko centimetara vode, ali u vrijeme plime, nalazio se jedan do dva metra pod vodom. U vrijeme mladog i punog mjeseca, kada su plime visoke, more dopire do vrha plaže i tada se na cijelom ostrvu ni jedna tačka ne nalazi više od metar iznad vode.

Skoro cijela površina otoka je pokrivena kokosovim palmama koje na Maldivima rastu otprilike kao kod nas džanarike: svuda i same od sebe. Budući da je već bilo poslijepodne, palme su bacale dobrodošlu sjenu pa se šetnja plažom, koja je bila okrenuta istoku, pokazala ugodnijom od šetnje cestom.

Na dugoj plaži od mekanog koralnog pijeska, čija širina uglavnom nije prelazila desetak metara, nije bilo skoro nikoga. Ispred jedne neugledne kućice od koralnog kamena, izgrađene u sjeni palmi neposredno uz plažu, naišao sam na tri tinejdžerke koje su se zabavljale loveći male pjegave murine na vrlo osebujan način. Za jedan kraj metar duge trake od crvene tkanine bila je zavezana mrtva riba koju bi jedna od djevojčica povlačila po plićaku među kamenjem pod kojim su se krile murine. Kad bi murina, privučena mamcem, izašla iz skrovišta, druge dvije djevojčice bi je uz ciku gađale u glavu krupnim kamenjem veličine glavice kupusa. Metoda nije bila previše pouzdana i murine bi često uspjele pobjeći, ali nije bila ni sasvim nepouzdana jer ih je nekoliko već ležalo na pijesku.

Pokazalo se da se radi o tri sestre. Najstarija, Šamza, je imala 17 godina, srednja, Šina, je imala 15 i najmlađa, Šafa, 12. Sve tri su iznenađujuće dobro govorile engleski, pa sam se zadržao neko vrijeme u razgovoru. Na rastanku su me pozvale da opet naidem jedan dan, pa će me odvesti da mi pokažu nenaseljeno ostrvce na drugoj strani koralne barijere, na rubu okeana. Šafa je otrčala u kuću i donijela mi na poklon neobično lijepu sjajnu školjku. U narandžastom sjaju zalazećeg sunca koje se presijavalo na ogledalu mirne vode grebena, tri sestre su izgledale veoma lijepo i egzotično i susret s njima mi je uljepšao dan.

Sutradan sam pronašao internet kafe u omladinskom centru na Ganu, ali internet nije radio. Nisam se dao obeshrabriti, nego sam produžio do hotela Equator village, prilično neuglednog jer se radilo o staroj britanskoj kasarni preuređenoj u hotel, i iznajmio bicikl. Provozao sam se cijelom dužinom Link Road-a, sve do trgovačke luke na otoku Hithadoo gdje ću morati doći dan pred polazak, da obavim formalnosti za izlazak iz zemlje. Luka je bila nova, moderna i prazna. Uz gigantski mol nije bilo ni jednog broda. Poslije sam saznao da su brodovi koji bi se privezali uz mol imali problema zbog okeanskih valova koji su zalazili u lagunu pa je luka bila malo korištena. Po svemu sudeći cijeli projekat je bio promašaj.

U povratku nisam išao cestom, nego sam zašao u unutrašnjost otoka i prašnjavom ulicom od utabane zemlje vozio između redova malih kuća u sjeni palmi i banana. Addu je, uz glavni grad Male, jedini "grad" na Maldivima. Pošto nisam znao šta da očekujem od maldivskog grada, nisam znao ni šta da mislim o onome što sam vidio. Uglavnom je prevladavao dojam priličnog siromaštva. Život običnih Maldivljana očito nije bio ni nalik prizorima iz reklamnih kataloga za luksuzne hotele.

Sljedećih nekoliko dana sam proveo u popunjavanju zaliha hrane, vode i goriva za boravak na Chagosu. Kupio sam 35 litara benzina i uz 15 litara koje sam već imao na brodu, smatrao sam da će mi to biti dovoljno. Upoznao sam Saida, vlasnika relativno dobro snabdjevenog malog marketa, ostavio mu spisak potrebne hrane i dogovorio da mi naručenu robu isporuči na sidrište za dva dana. Uspostavio sam kontakt sa vanjskim svijetom preko interneta koji nije radio baš najbolje, ali uspio sam obaviti najvažniju komunikaciju.

Kad mi je Said isporučio hranu, morao sam napraviti dvije ture u prepunom čamcu da bih sve odvezao na brod. Zamolio sam Saida da tu operaciju snimi video kamerom, skrenuvši mu pažnju da kameru drži što mirnije i da nipošto ne dotiče zum.

Kao što se može i pretpostaviti, Said je neprekidno pumpao zumom naprijed-nazad i snimak je ispao potpuno neupotrebljiv.

Nakon što su zalihe prebačene na Aleu, Said me kolima odvezao do trgovačke luke na otoku Hithadoo radi izlaznih formalnosti. Morali smo prilično dugo čekati jer su policijski službenik koji udara pečat u pasoš, i doktorica koja izdaje uvjerenje o zdravlju, bili odsutni nekim poslom. Kad je lučka papirologija završena, Said me vratio na Gan gdje se nalazila carina koja izdaje dopuštenje za isplavljenje. Na taj papir sam čekao više od pola sata, ali je barem kancelarija bila klimatizirana.

Vratio sam se na brod da na brzinu nešto pojedem, a zatim otišao da pozdravim tri sestre. U znak zahvalnosti za poklonjenu školjku, maloj Šafi sam poklonio Fatimino oko, suvenir koji sam kupio u Istanbulu i koji sam držao na brodu protiv uroka (svaki mornar je barem malo sujevjeran, to je u opisu radnog mjesta). Ispostavilo se da sestara ima ukupno šest, a ne samo tri. Pozvale su i mamu da se upoznamo, ali mama nije govorila engleski pa se cijelo vrijeme samo smješkala i to na takav način da sam stekao dojam da bi mi bez oklijevanja ponudila barem dvije ćerke, samo da ih se otarasi. Maldivi su 100% muslimanska nacija i važno je imati sina.

Djevojčice su me povele preko grebena na obećanu šetnju nenaseljenim ostrvcem na rubu okeana. Ispričale su mi da vole fudbal, da slušaju Shakiru i Eminema i da je život na otoku dosadan. Slušajući ih, snimio sam nekoliko fotografija koje sam kasnije greškom izbrisao. U ono vrijeme, cijene diskova su bile mnogo veće nego danas a kapaciteti mnogo manji, tako da sam raspolagao sa samo 30GB na laptopu i 80GB na vanjskom disku. Ograničenost kapaciteta me prisiljavala da redovno reorganizujem fotografije i brišem one lošije. U tom procesu, nažalost, dešavale su se greške i neke fotografije koje sam želio sačuvati izgubljene su zauvijek.

Kad smo se vratili sa šetnje, bilo se već smrklo pa sam se pozdravio sa svojim mladim prijateljicama i vratio se na Aleu. Na brzinu sam pospremio zalihe koje mi je isporučio Said i zavukao se u krevet. Posjeta Maldivima, sve u svemu prilično ugodna, primakla se kraju i kucnuo je čas za nastavak putovanja prema magičnoj destinaciji koja me i dovela u Indijski okean – Chagosu.

Sidro sam podigao drugog marta 2007. u devet ujutro. Između atola Addu na krajnjem jugu Maldiva i atola Salomon koji pripada otočju Chagos, razdaljina je 280 nautičkih milja, odnosno 520 kilometara. Alei je bilo potrebno otprilike tri dana da bi savladala tu udaljenost. Najvažnije je bilo planirati dolazak na Salomon oko podne, zato da bih imao na raspolaganju dobru vidljivost za izbjegavanje koralnih hridi kojih je laguna bila prepuna. Smatrao sam da je bolje pred Salomon stići ranije, jer ako stignem prerano, mogu se vrtiti nekoliko sati pred ulazom u lagunu, dok se sunce podigne na nebu, ali ako stignem prekasno, moraću provesti cijelu noć na otvorenom i čekati sljedeći dan za ulazak u atol.

Čim sam izašao iz zaštićenih voda lagune, dočekalo me nemirno more. Brod se počeo neugodno valjati, jedra su lupala i potresala jarbol jer je vjetar bio nedovoljno jak da ih pritisne i stabilizira i plovidba je bila veoma neudobna. U toku cijelog dana, Alea je uspijevala pronalaziti uvijek nove neugodne pokrete i njen repertoar naglih i neočekivanih skokova, posrtaja, ljuljanja i bacakanja, kao da je bio neiscrpan. Nisam se uspijevao priviknuti na taj divlji rodeo jer u neobično naglim pokretima broda nije bilo nikakve pravilnosti. Valovi nisu bili veliki, od metar do metar i po, ali su bili veoma

nepravilni i Alea se na njima ljuljala i zanosila poput pijanog mornara, toliko da mi je na koncu postalo malo muka.

U toku cijele noći brod se nastavio bacati s boka na bok, tako da sam se morao držati za krevet da ne ispadnem i jedva dočekao jutro da se dignem. Na udici sam pronašao neku duguljastu i pljosnatu ribu, dugu oko pola metra, kojoj je nešto odgrizlo stomak. Riba je izgledala veoma mršavo i koščato, pa sam je bacio u more, a to bih vjerovatno učinio i da nije ostala bez utrobe. Jednostavno, nije izgledala kao da na njoj ima dovoljno mesa da bi se vrijedilo truditi.

Hrane sam u svakom slučaju imao dovoljno. Prostori ispod podnih dasaka su bili ispunjeni konzervama koje su se kotrljale i lupale kako se brod valjao, proizvodeći pri tome užasnu buku koja mi je strašno išla na živce. U toku dana postalo je nepodnošljivo vruće i čak sam uspio malo izgoriti od sunca, iako sam cijeli dan presjedio u sjeni. Poslijepodne je vjetar malo ojačao, pa su jedra konačno prestala lupati i potresati cijeli brod, a i brzina se popravila.

Druga noć je prošla slično prvoj. Dok se brod valjao i bacakao, ja sam se grčevito držao za ležaj i borio se da ne obraćam pažnju na zveku konzervi koje su se sudarale ispod poda. To mi je djelimično pošlo za rukom pa sam uspio zaspati, ali spavao sam loše, često se budio i jutro dočekao neispavan i živčan.

Vjetar je u toku noći još pojačao i Alea je dobro napredovala, malo i previše dobro. Ujutro me GPS obavijestio da je do Salomona ostalo još 120 milja pa sam skratio jedra da bih smanjio brzinu, jer nisam želio prerano stići na cilj. Sa skraćenim jedrima brod se mnogo više valjao, plovidba je bila veoma neudobna i nisam mogao a da se ne upitam šta mi to sve treba. Ljudi su stvoreni da žive na kopnu u stanovima sa strujom, vodom i centralnim grijanjem, a ne da se valjutaju u plastičnim brodicama debljine trupa pet milimetara, iznad tri hiljade metara bezdana.

Takvi momenti obeshrabrenja su bili neizbježni. Nalazio sam se sasvim sam na okeanu, pod mentalnim pritiskom koji nije bilo moguće zanemariti. U blizini ekvatora uvijek postoji mogućnost iznenadnog nevremena i svijest o tome uvijek je bila prisutna. Alea me već dva dana nemilosrdno ljuljala i bacakala, a način da se to bacakanje zaustavi, da se napravi pauza i obnove snage, jednostavno nije postojao. Vrućina je bila nesnošljiva i neprekidno sam bio mokar od znoja, dok je atmosfera nabijena statičkim električitetom bila pogubna za nerve. Da sam imao ženu sa sobom, u toj mučnoj situaciji bi se sigurno razveli, pa sam se tješio da je ipak bilo dobro što sam plovio sam.

Da bih nekako potrošio višak vremena, fantazirao sam o idealnom brodu za krstarenje tropskim morima. Uvjerio sam se da je Alea bila suviše mala i nepogodna za ovakvu vrstu putovanja. Brod za višegodišnje krstarenje trebao bi omogućiti određeni komfor života. U plovidbi se provodi samo manji dio vremena, pa iako je poželjno da brod bude brz, to nije najvažnije. Čvrstina konstrukcije i udobnost pokreta na valovima igraju puno veću ulogu za dobrobit posade.

Razmišljao sam o brodu od jedanaest metara koji bi imao ozbiljnu kuhinju, dva ležaja-tunela u krmu i prostranu glavnu kabinu. Prednja kabina, za goste, mogla je biti skromnijih dimenzija. Kokpit bi treba biti prostran, dubok i siguran, zaklonjen od sunca solarnim pločama učvršćenim na metalnu konstrukciju. Pomična ili dupla kobilica bi omogućila da se brod u slučaju potrebe za popravcima može nasukati na plažu, ali oba ta sistema imaju nedostatke, pa o njima nisam donio definitivni sud. Na kraju sam zaključio

da bi idealan brod za tropsko krstarenje ipak bio katamaran, ali katamarani su bili puno skuplji i daleko izvan mojih finansijskih mogućnosti.

Oko podne je naišla slaba nevera koja nije dugo trajala, ali je pokupila sav vjetar. Zatišje je trajalo jedan sat, a zatim se vjetar vratio, jači nego prije. More je poraslo, valovi su dostigli dva metra, a predveče sam na južnom obzoru opazio odbljeske munja.

Sjeverno od Salomona nalazi se prostrani plićak, Speakers bank, na kojem je dubina vode manja od deset metara. U pitanju je područje bogato ribom, ali sivo oblačno nebo je djelovalo dovoljno prijeteće da sam odlučio da zaobiđem Speakers bank sa zapadne strane. Nisam se želio u slučaju nevremena naći u plitkoj vodi gdje bi valovi mogli biti mnogo veći i opasniji.

Treća noć je prošla obilježena oprezom. Spavao sam na jedno uho, drugim osluškujući fijukanje vjetra u oputi, spreman da u slučaju potrebe skočim kratiti jedra. U četiri ujutro izašao sam u kokpit u pravom momentu da ugledam djelimično pomračenje Mjeseca. Malo više od donje polovine bilo je prekriveno sjenom Zemlje. Bio sam neispavan i nije mi bilo do osmatranja astronomskih fenomena, pa sam se nakon obavljenih potreba vratio u krevet.

Ustao sam u osam predomišljajući se da ipak odem pogledati južni dio Speakers banka, ali vrijeme je i dalje bilo oblačno, valovi su bili dosta strmi, pa sam odustao od te zamisli i produžio prema Salomonu najkraćim putem.

U jedanaest sam opazio u daljini tanku sivu crtu: krošnje palmi su izvirile iznad horizonta, na udaljenosti od osam milja. Primakao se trenutak istine. San o Chagosu me doveo u Indijski okean – da li je sav uloženi napor i rizik bio vrijedan tog sna?

U podne se Alea našla pred ulazom u lagunu. Prolaz među grebenima se nalazio na sjeveroistočnom dijelu atola između otoka Ile de la Passe i Ile Anglaise i izgledao veoma širok. Međutim, koralni grebeni su se sa obje strane protezali prilično daleko prema sredini prolaza. U blizini obale grebene je bilo lako uočiti jer su se valovi rušili na njima, ali kako su se postepeno spuštali pod vodu, postajali su nevidljivi i teško je bilo procijeniti na kojem je mjestu dubina postajala dovoljna za bezbjedan prolazak.

Najbolje što sam mogao pokušao sam odrediti gdje se nalazi sredina prolaza, usmjerio pramac prema unutrašnjosti atola, uključio autopilot i da bih imao što bolji pogled, popeo se na bum. Svaki centimetar visine je doprinio boljoj vidljivosti.

Duboko plavetnilo okeanskog bezdana postepeno je ustupilo mjesto zelenim tonovima plitke vode, mjestimično prošaranim smeđim mrljama podvodnih stijena. Stijene postaju opasne kada im boja pređe iz smeđe u žutu, što ukazuje na dubinu manju od dva metra. Tokom prolaska, koji nije dugo trajao, pod Aleom je sve ostalo bezbjedno zeleno ili smeđe i dubina nije sišla ispod pet metara. Kad se boja vode promijenila u zagasito zelenu, a zatim zeleno-plavu, sišao sam sa buma i vratio se u kokpit. Alea je bila u unutrašnjosti atola. Stigao sam na Chagos.

Do sidrišta je trebalo preći još tri milje kroz lagunu prepunu hridi i oprez nije smio popustiti, ali uprkos tome preplavilo me oduševljenje koje je teško dočarati. Ljepota ovog tropskog otočja bila je zasljepljujuća, neizreciva. Kao da mi želi dobrodošlicu, sunce je probilo kroz oblake i obasjalo tirkiz lagune i zelenilo palmi punim sjajem jarkih tropskih boja. Pomislio sam da ovako nekako mora izgledati raj. Ali, kažu da izgled vara. Da li će raj opravdati moja očekivanja?

Napredovao sam lagunom lakše nego što sam očekivao. Voda je bila niska, jedva potopljene koralne hridi prečnika dvadeset do pedeset metara su bile jasno vidljive i zaobilazio sam ih bez poteškoća. Otkako je sunce izašlo vidljivost je bila dobra pa sam se smatrao bezbjednim i osmijeh mi nije silazio s lica. Osjećao sam se poput planinara koji se nakon teškog i dugotrajnog uspona ispeo na visoki planinski vrh s kojeg se pruža nenadmašan pogled na cijeli svijet, pogled koji nikakva fotografija ne može dočarati. Samo upornošću i hrabrošću može se osvojiti takva nagrada, novcem se ona ne može kupiti.

Sat kasnije stigao sam na sidrište pred otokom Boddam gdje sam zatekao tridesetak jedrilica. Prostor nije bio pretjerano veliki i nisam imao previše izbora. Dalje od obale otoka dubina je bila dvadeset metara što je za mene bilo preduboko. U blizini obale dubine su bile manje, ali svuda je bilo koralnih hridi. Na sjeveru se protezao pješčani plato prekrasne tirkizne boje, ali dubine na njemu su bile ispod dva metra. Tamo nije bilo nikoga, sigurno s dobrim razlogom. Kružio sam pola sata ispitujući teren i uspio pronaći mjesto gdje nije bilo previše podvodnih stijena, a dubina je bila šest metara. Umoran i gladan, želio sam predahnuti, pa sam bez daljeg predomišljanja spustio sidro na dno pokriveno izlomljenim koralom. Tri dana plovitve po uzburkanom moru od Maldiva do Chagosa izmorilo me više nego dvadeset dana od Tajlanda do Maldiva. U nastavku putovanja očekivala me naporna i opasna dionica od Chagosa do Madagaskara i već neko vrijeme sam se pitao kako ću na tom teškom moru izdržati sam. Ali, taj izazov će doći na red tek za tri mjeseca, a do tada, na programu je bilo sunčanje i kupanje u raju.



Dolazak na Chagos

## Chagos

Na atol Salomon sam stigao petog marta 2007. godine tačno u podne. Sidro sam spustio na prvo slobodno mjesto koje sam ugledao, postavio tendu da me štiti od sunca, skočio u more da se osvježim i legao spavati.

Sutradan u zoru, probudilo me bubnjanje kiše po tendi. Ustao sam da zatvorim prozor u prednjoj kabini koji tenda nije prekrivala i vratio se u krevet. Kiša je padala sljedeća dva sata, povremeno sa jačim udarima vjetra, da bi se vrijeme potom smirilo. Međutim, nebo je cijeli dan ostalo prekriveno oblacima, pa sam se zabavio organizacijom prostora za dugotrajni boravak na sidrištu. Tokom plovidbe, sve mora biti uredno spakovano i osigurano da ne bi letjelo po kabini dok se brod valja na valovima. Sada su vreće sa jedrima mogle biti prebačene iz prednje kabine u spremišta pod klupama u kokpitu. Veliku bocu gasa sam iznio u kokpit i spojio je na kuhalo. Izvadio sam iz spremišta kanister benzina od dvadeset litara i takođe ga postavio u kokpit da mi bude pri ruci, jer ću sada svakodnevno koristiti gumenjak. Voće i povrće sam poredao po palubi ispod tende, tako da bude na zraku ali zaštićeno od sunca. Granu banana sam stavio na prozračno mjesto na krovu kabine. Upravo sam se spremao da napumpam gumenjak, kad se pojavio Glen. Reкао je da donosi novosti, pa sam ga pozvao na brod.

„Okej Glen“, rekao sam, „koje dobre novosti donosiš?“

„Ko je rekao da su dobre?“, rekao je Glen.

„Ako nisu dobre, zašto ih onda donosiš?“, upitao sam.

Trenutak je trajala tišina, a onda smo se nasmijali uglas. Novosti su se ticale novih pravila boravka na Chagosu koja su stupala na snagu od prvog aprila. Glen je stigao na Chagos dan prije mene, upravo kad su Britanci bili u patroli i mogao je dokazati da je stigao prije prvog aprila. Međutim, patrola se ne bi trebala ponovo pojaviti sljedećih mjesec dana i ja bih mogao imati problema da dokažem da sam stigao na Chagos na vrijeme da bi se na mene primijenila stara pravila koja su dozvoljavala tromjesečni boravak za umjerenu sumu od sto dolara. Po novim pravilima, sto dolara je bila cijena za jednu sedmicu i boravak se naplaćivao prema broju sedmica.

Glen je predložio da pošaljem e-mail BIOTu, (British Indian Ocean Territory – državna služba odgovorna za upravu nad Chagosom) i da ih na taj način obavijestim da sam stigao. Međutim, ja nisam imao odgovarajuću opremu, a nije ni Glen, pa je preostalo da se pronade brod koji je mogao poslati e-mail za mene. Potom je Glen predložio da me provoza svojim gumenjakom po sidrištu u potrazi za odgovarajućom koralnom hridi za koju bih se mogao privezati, što sam rado prihvatio.

Kad me Glen vratio na brod, napravio sam za ručak supu od kupusa i paradajza. Povrće koje sam donio sa Maldiva potrajaće maksimalno petnaest dana. Poslije toga preostaće samo riba, riža i konzerve.

Nakon ručka sam napumpao gumenjak i spustio ga u vodu, a zatim sam skočio u more da se osvježim jer je montaža i pumpanje gumenjaka popriličan posao, a zbog vrućine i vlage, svaki rad je bio naporan. Uostalom, nisam ni došao na Chagos da radim, došao sam da se odmorim, a ako sam se prethodno morao dobrano pomučiti da bih se sada mogao odmarati na pustom ostrvu, e pa takva su pravila igre, šta se tu može.

Poslijepodne su me došli pozdraviti Richard i Alev sa jedrilice Muggerl s kojima sam ranije prošao Crveno more. Pozvao sam ih na Aleu i rekao da sam im donio banana,

papaja, kupusa i luka. Richard je sprva odbio. Insistirao sam govoreći da sam svjestan da su tu proveli deset mjeseci, da dugo nisu vidjeli svježih proizvoda i da sam voće i povrće donio namjenski za njih, što je bila istina. Kad sam ga konačno uspio namoliti da primi poklon, Richard je navalio da plati. Pravi Nijemac! Rekao sam da ću se naljutiti ako bude insistirao na plaćanju, pa je jedva nekako popustio.

Otišli su u sumrak. Za večeru sam napravio kupus sa rižom i dva jajeta – ili, ako hoćete, omlet sa kupusom i rižom u prilogu – prilično zadovoljan kako sam proveo dan. Vrijeme je bilo lošije nego prethodnog dana i bilo mi je drago što nisam morao danas ulaziti u lagunu pod potpuno oblačnim nebom i sa povremenim udarima vjetra i kiše.



Drugi dan na Chagosu. Sjeverni kraj otoka Boddam i jedrilica Yuwin.

Sljedećeg jutra probudio sam se u svitanje potpuno naspavan. Jutro je bilo krasno pa sam poslije doručka uskočio u gumenjak i odveslao na otok Boddam, udaljen jedva stotinjak metara. Izvukao sam čamac na plažu od finog koralnog pijeska i proveo nekoliko sati tumarajući obalom. Oivičena morem s jedne i uglavnom neprohodnom džunglom od kokosovih palmi i drugog rastinja s druge strane, bijela traka plaže je bila široka svega nekoliko metara (širina plaže je zapravo varirala u zavisnosti od stanja plime i oseke). Na jednoj čistini sam našao početak staze koja je vodila u unutrašnjost, pa sam zašao nekoliko stotina metara u džunglu, da vidim ima li lavova (kao što svako zna, lav je kralj džungle). Sve mi je bilo novo i neobično i sve me oduševljavalo. Mekani bijeli pijesak koji je milovao bosa stopala, palme prepune kokosa od kojih su neki visili na metar iznad tla, mali rakovi samci koji su na leđima nosili prazne školjke koje im služe kao kućice, otočić Ile Diabla udaljen petsto metara od Boddama i okrunjen sa samo nekoliko palmi...

Kad me stomak upozorio da je vrijeme ručku, prezadovoljan šetnjom vratio sam se do čamca, ali trt-mrt, nisam uspio upaliti motor. Motor je bio nov, išao sam po njega čak u Maleziju i samo četiri dana ranije, na Maldivima, radio je potpuno ispravno. Šta mu je sada bilo? Nakon dvadesetak uzaludnih pokušaja odustao sam od povlačenja špage, sjeo u čamac i pustio da me vjetar nosi. Vjetar je puhao tačno prema Alei pa nisam morao veslati i motor mi zapravo nije bio ni potreban za tu kratku udaljenost, ali to nije značilo da sam mogao tolerisati njegove kaprice. Poslije ručka sam ga otvorio, pregledao svjećicu i karburator, sve ponovo sastavio i pokušao upaliti – bez rezultata. Ništa mi nije bilo jasno.

Dok sam radio na motoru, naišli su Richard i Alev da me pozovu na plažu da igram odbojku. Odbio sam, rekavši da neću znati sastaviti motor ako ga ostavim rastavljenog. Složili su se sa takvim načinom razmišljanja i pozvali me da dođem na večeru na burek. Dobro ste pročitali – burek. I ja sam bio malo zatečen, ali Alev je bila Turkinja i znala je šta je burek – pitanje je samo bilo kako će joj poći za rukom.

Kad nisam uspio upaliti motor, iznervirao sam se i privremeno odustao od daljih popravaka. Svakako nisam znao šta bih još mogao uraditi osim onoga što sam već uradio. Umjesto toga, pozvao sam radio vezom obližnju jedrilicu pod kanadskom zastavom po imenu Tigger i rekao im da imam poklon za njih. Sylvie sa Eclipse im je po meni poslala teglu domaćeg džema, pa je Ron sa Tiggera došao na Aleu da je preuzme. Pozvao sam ga u kokpit i ostali smo jedan sat u razgovoru. Ron je sa suprugom Eyleen jedrilicom napustio Kanadu prije dvadeset tri godine, a zadnjih dvadeset godina redovno su dolazili na Chagos. Kad sam to čuo, bio sam nemalo ljubomorani. Svake godine provoditi šest mjeseci u raju! To stvarno nije bilo fer (iz moje perspektive). Ron je bio nezadovoljan zbog novih pravila i nove cijene boravka i nije bio siguran kako će se stvari odvijati u budućnosti. Kad je krenuo, dao sam mu jedan kupus i nešto banana i imao sam dojam da ga je to obradovalo.

Kad se smrklo, Richard je došao po mene i odvezao me na Mugglerl. Iako je bio pripremljen sa mesom iz konzerve, burek je bio odličan i najeo sam se kako nisam odavno. Svakako bolje nego što bih se najeo od moje uobičajene supe od kupusa! Zadržali smo se u razgovoru sve do ponoći. Kad sam rekao da imam namjeru produžiti prema Madagaskaru, Richard me upozorio da očekujem teško more i da budem spreman na sve. On je prošao tim putem dvadeset godina ranije i znao je o čemu priča.

„Pogledaj ovaj brod“, rekao je. „Mugglerl je čelični brod od dvadeset tri tone. Kad smo zaobilazili Cap d'Ambre (rt na krajnjem sjeveru Madagaskara), val je udario brod takvom silinom da je paket jaja preletio preko cijele kabine i završio na plafonu na suprotnoj strani. Napravili smo grešku jer smo zaobilazili rt dalje od obale. Ispravan način je prići što bliže obali jer su tu valovi manji. Nipošto se ne treba odmicati na sjever jer je more veoma opasno čak i pedeset milja sjeverno od Madagaskara.“

Slušajući ga, nije mi bilo svejedno. Alea je bila brod lagane konstrukcije, deplasmana svega tri i po tone. Kako će ona podnijeti tako teško more?

Poslije je Alev pričala kako su ih napali ribari sa Sri Lanke. Dva ribarska broda su ih okružila sa pripremljenim kukama i konopcima, spremni da ih zakvače, ukrcaju se i opljačkaju ih.

„Šta ste uradili?“, upitao sam.

„Znaš Richarda“, rekla je Alev.

„Šmajser?“, upitao sam, na što su oboje klimnuli glavama.

„Kad su vidjeli oružje, razbojnici su odustali, ali kad su otišli, tresao sam se kao prut“, rekao je Richard.

Znao sam da Richard ima šmajser jer mi ga je pokazao kad smo prethodne godine zajedno prolazili piratsku zonu u Adenskom zalivu. On je u Turskoj dao navariti na kokpit Muggerla čelične ploče sa puškarnicama i nipošto nije bio spreman jeftino prepustiti kožu somalijskim piratima. (Ploče su skinute sa kokpita u Omanu, kad više nije bilo potrebe za njima.) Richard je, u vrijeme kad su se dešavali ovi događaji, imao osamdeset tri godine.

Dok smo pričali, zamolio sam ga da za mene pošalje e-mail BIOTu i Richard se obavezao da će to učiniti.

Sutradan u osam ujutro, tek što sam sjeo da doručkujem, začuo sam lupanje po trupu. Glen je došao da me pozove u ribolov. Rekao sam da moram prvo doručkovati, pozvao ga da se popne na brod i skuha mu kafu. Potom sam na brzinu pojeo ostatke bureka od prethodne večeri koje mi je Alev zapakovala, a onda smo uskočili u njegov čamac i odvezli se do ulaza u lagunu, jer su tamo trebale biti velike ribe. Ja o ribolovu nisam znao ništa, a o ribolovu na tropskim otocima još manje, tako da nisam imao izbora nego da mu vjerujem.

Imali smo uspjeha i brzo upecali četiri velike ribe i nekoliko manjih. Dok sam plastičnom posudicom izbacivao vodu sa dna čamca, jedna od tih manjih, mala crna riba sa izduženom njuškicom, naglo se trgnula i ugrizla me za srednji prst desne šake. Ta riba je pripadala porodici kostorožaca (*balistidae*), poznatoj po oštrim zubima i veoma jakom ugrizu, jer za ishranu čeljustima drobe školjke. Iako jedva veća od dlana, skroz mi je probila prst zubima, pa sam jauknuo tako da me cijelo ostrvo čulo. Kad me Glen iskrcao na Alei, namazao sam prst antibiotskom kremom i zavio ga zavojem, ali bilo je potrebno punih pet sati da krvarenje prestane.

Da bi stvar bila gora, dok sam čistio tunu koju sam donio iz ribolova, iako sam se maksimalno trudio da budem pažljiv, oštrim nožem sam porezao kažiprst lijeve ruke. I tu posjekotinu sam namazao antibiotskom kremom i zamotao zavojem i našao se sa obje ruke u zavojima, bijesan na sebe i pomalo zabrinut, jer se u toploj i vlažnoj tropskoj klimi rane i posjekotine lako inficiraju.

Nisam se ipak predavao. Ispržio sam ribu, a nakon ručka ponovo se prihvatio vanbrodskog motora. Bez njega bih bio osuđen da se ne udaljavam više od par stotina metara od Alee, a to je bilo neprihvatljivo. Skinuo sam kućište karburatora i zainteresovao se za crnu gumenu membranu čijeg se postojanja uopšte nisam mogao sjetiti, ali koja mi je sada izgledala naopako okrenuta. Preokrenuo sam je, ponovo sve sastavio i povukao špagu. Motor je upalio od prve i od tada mi nikada više nije stvarao probleme.

Dva dana nakon bureka na Muggerlu, dobio sam poziv radio vezom sa australijskog broda Sabi Star. Oni su nezvanično bili zaduženi za kontakt sa BIOTom i primili su e-mail u kojem ih je BIOT obavijestio da će mi dati dozvolu za boravak po starim pravilima pod uslovom da popunim i e-mailom vratim priloženi formular. Otišao sam do njih da obavim tu formalnost i usput im ponio glavicu kupusa i nešto banana. Na Chagosu nije bilo samoposluge i svi su se radovali svježem voću i povrću.

Hanes sa jedrilice Le Crabe, takođe jedan od poznanika iz Crvenog mora, poveo me popodne u šetnju i razgledanje otoka Boddam. Otok je u potpunosti bio prekriven gustom i uglavnom neprohodnom šumom kokosovih palmi. Razrušeni ostaci malog kamenog mola označavali su mjesto gdje se nalazila poveća čistina sa uređenim prostorom za sjedenje i druženje. Od te čistine je polazilo nekoliko staza u raznim smjerovima. Ove staze su prohodnim održavali jedrilicari, jer bez toga bi za nekoliko godina potpuno zarasle. Jedna od staza je vodila prema unutrašnjosti otoka gdje su se mogli pronaći ostaci naselja: zidovi male crkve odavno bez krova, urušeni zatvor sa tri male ćelije, relativno očuvano groblje u sjeni kazuari borova. Druga staza, paralelna sa obalom, prolazila je pored mola i vodila do ruševina poveće zgrade koja je služila kao skladište za kopru. Koprja je jezgra kokosovog oraha i bila je jedini izvozni resurs otočja. Male tračnice su bile položene između skladišta i mola radi transporta kopre vagonetima do brodova za izvoz. Pored skladišta su se nalazile dvije velike cisterne za kišnicu koje su u vrijeme mog boravka već bile suviše oštećene da bi se voda mogla koristiti.

Na jednoj manjoj čistini u blizini skladišta bilo je postavljeno nekoliko metalnih kanti za smeće. Tu se nalazilo i malo betonsko ognjište za spaljivanje papira i plastike. Kante su služile prikupljanju stakla i metala koje su Britanci odvozili jednom mjesečno. Upravljanje otpadom je bilo jedan od prvih problema s kojima se suočila zajednica jedrilicara koji su redovno posjećivali Chagos. Ispočetka smeće niko nije odvezio i nakon nekoliko godina u jednoj od pomoćnih zgrada se nakupila poveća hrpa otpada, prava mala deponija. Sistem selektivnog prikupljanja i odnošenja otpada koji je funkcionisao u vrijeme moje posjete uspostavljen je na inicijativu nekih od pionira Chagosa koji su počeli posjećivati otočje još u sedamdesetim godinama.

Tridesetak brodića usidrenih pred otokom Boddam predstavljalo je tridesetak kućica u kojima su ljudi stanovali i ta mala zajednica je funkcionisala kao i svako drugo selo, sa svojim pravilima, ritualima, zabavama, sportskim događajima pa čak i ljubavnim aferama. Toni i Celine koje sam sreo godinu dana ranije u Indiji, upoznali su se upravo na Chagosu. Celine je jednostavno s jednog broda prešla na drugi. Šta je o tome mislio njen prethodni kapetan, nisam saznao.

Većinu prisutnih posada sačinjavali su stariji parovi. Mnogi među njima su bili svojevrсни starosjedioci Chagosa, redovni gosti koji su dolazili svake godine tokom zadnjih deset, petnaest pa i dvadeset godina. U prošlosti – moglo bi se reći u dobra stara vremena – boraviti na Chagosu je bilo puno jednostavnije. Nije bilo vremenskih ograničenja, nisu se naplaćivale skupe dozvole i mnoge posade su provodile pola godine na Chagosu i pola godine u Tajlandu, godinu za godinom. Za to vrijeme postepeno su se uspostavila pravila i običaji koje su novopridošlice poput mene učile od veterana. Svako jutro u devet sati putem VHF radija su se izmjenjivale najnovije vijesti. Svako poslijepodne igrala se odbojka na terenu u blizini čistine uređene za druženje. Svako veče su se na toj čistini oko logorske vatre ispijali aperitivi, prepričavali dnevni doživljaji i izmjenjivale ribolovačke priče.

Za mnoge prisutne, ribolov je bio centralna aktivnost, ne samo zbog prehrane nego i zato što na otoku nije bilo puno druge razonode. Osim toga, neki ljudi jednostavno vole ribolov i lovili su više ribe nego što su mogli pojesti, pa su višak ulova dijelili svima koji su bili zainteresovani. Kad sam došao na Chagos, potpunim neznancima sam razdijelio dosta kupusa i banana i zauzvrat sam ubrzo počeo dobivati ribu na poklon.

Ribolov na Chagosu je bio upravo čudesan. Ulovi od deset i više kilograma nisu bili rijetkost, ali velike ribe su se nalazile na vanjskom grebenu gdje ja nisam izlazio sa svojim malim gumenjakom. Međutim, vlasnici većih brodova su raspolagali većim čamcima opremljenim jakim motorima i za njih izlazak na otvoreno more nije predstavljao problem.

U blizini razrušenog skladišta za kopru postojao je bunar sa slatkom vodom koju sam ispočetka koristio za piće nakon što bih je prethodno prokuhao. Postojanje slatke vode na otoku koji jedva viri iz mora je zanimljiv fenomen, a objašnjenje je vrlo jednostavno. Na Chagosu pada jako puno kiše, a pošto je slatka voda lakša od slane, zadržava se na površini lagune. Otok je izgrađen od porozne koralne stijene koja sadrži sitne šupljine, poput spužve. Voda neizbježno mora popuniti te šupljine i rupa u zemlji, iskopana na pravom mjestu, će se postepeno napuniti čistom vodom koja je prošla kroz stijenu kao kroz filter.

Chagos nije uvijek bio nenaseljen. Oko tri hiljade stanovnika je obitavalo na otočju do početka sedamdesetih godina dvadesetog vijeka. Izdržavali su se radom na plantažama kokosa čiji vlasnik je bila jedna francuska kompanija. Krajem šezdesetih, Amerikanci su zaključili da bi rajsko otočje u centru Indijskog okeana baš zgodno moglo poslužiti kao polazna tačka za bombardovanje sirotinje po Bliskom istoku i srednjoj Aziji. Postigli su dogovor sa Velikom Britanijom da iznajme jedan od atola, Diego Garcia, upravo onaj na kojem je Bernard Moitessier 1952. doživio brodolom, za vojnu bazu. Amerikanci su postavili uslov da svo stanovništvo mora biti iseljeno i Britanci su, kao poznati demokrati i zaštitnici ljudskih prava i sloboda širom svijeta, uz prijetnju oružjem, potrpali muškarce, žene i djecu na teretne brodove i istovarili ih na Mauricijusu, bez ikakve novčane kompenzacije. Ova brutalna evakuacija je rezultirala sudskim procesom pred britanskim sudovima koji su Chagosijanci začudo dobili, ali tek nakon dugog niza godina. Osim toga, u posebnom procesu koji je pokrenuo Mauricijus, Međunarodni sud pravde je presudio da Britanija mora upravu nad Chagosom predati Mauricijusu, na osnovu pravnog principa, ruku na srce prilično proizvoljnog, prema kojem se bivše kolonije prilikom oslobađanja od kolonijalne uprave ne smiju razdvajati na dijelove. Britancima, koji su legalisti koliko su i humani, nije ni na pamet palo da primijene ove sudske presude. Više detalja o nedaćama Chagoskog stanovništva može se saznati u dokumentarnom filmu australijskog novinara Johna Pilgera pod naslovom *Stealing a Nation* („Otimanje nacije“) koji je dostupan besplatno na internetu.

Nepravdu učinjenu stanovnicima Chagosa nisam mogao ispraviti, ali sam mogao i morao svakog dana nešto jesti, pa sam jedno veče odlučio da isprobam mamac pripremljen od fermentirane ribe koji mi je Ron donio u tegli. Odsjekao sam komad mamca, nataknuo ga na udicu i s krme spustio najlon u vodu. Nije prošlo ni deset sekundi, osjetio sam jak trzaj i povukao najlon, ali nije bilo nikakvog otpora. Izvukao sam najlon i našao mamac na udici, ali je olovo koje se nalazilo oko pola metra ispred mamca, nestalo.

„Kakve to ribe ovde žive da jedu olovo“, pomislio sam i opet spustio mamac u vodu. Tridesetak sekundi kasnije, osjetio sam jak trzaj, ponovo povukao najlon, i ponovo nije bilo otpora. Kad sam izvukao najlon vidio sam da je mamac nestao, a da je udica bila ispravljena. Šta god da je odnijelo mamac, bilo je dovoljno jako da ispravi čeličnu udicu.

Izvadilo sam kutiju sa ribarskim priborom, našao trokuku od 2cm i zavezao je za najlon. Natakao sam novi komad mamca i spustio sve u more. Prošlo je novih trideset sekundi, a onda se osjetio jak trzaj. Povukao sam najlon i ovaj put naišao na otpor. Nastavio sam vući i otpor je postao vrlo jak. Riba se zavukla pod Aleu i odupirala se svom silom. Tek kad sam je dovukao na površinu, otpor je popustio.

Izvukao sam je na udici i spustio u kokpit. Pod svjetlom baterije, ukazao se krasan crveni zubatac od 40cm. Gledao me sjajnim narandžastim okom i bespomoćno zijevao. Neko vrijeme sam samo gledao u njega, ne poduzimajući ništa. Bilo mi ga je žao. Ova riba je bila u naponu snage i mladosti, i nisam mogao a da ne pomislim kako bi meni bilo da me neko zakači na željeznu kuku i izvuče me iz moje životne sredine. S druge strane, shvatao sam da je ubijanje zakon života. Veća riba jede manju i taj isti zubatac ne bi imao ni najmanje milosti prema kakvoj sardini ili lignji.

„Zašto si progutao mamac?“, rekao sam naglas. „Zar ne znaš da je proždrljivost smrtni grijeh?“

Zubatac nije odgovorio.

„Žao mi je“, nastavio sam. „Nemam nikakve zle namjere prema tebi osim da ti odsiječem glavu, rasporim stomak, iščupam crijeva, ostružem krljušt tupom stranom noža, isiječem te na komade i bacim na vrelo ulje.“

Zubatac i dalje nije odgovarao, samo je nepomično ležao i zijevao. Nerado, uzeo sam nož.



Zlosretni zubatac

Masakr koji je uslijedio neću detaljno opisivati. Samo ću reći da sam se izmučio dok sam ga ubio i očistio. Krljušt je bila toliko tvrda da sam najveće pločice morao čupati kombinerkama – nije ih bilo moguće ostrugati nožem. Robinzonski život na pustom

ostrvu neupućenima može izgledati kao dobra zabava, ali stvarnost je potpuno drugačija. Preživljavanje je mukotrpana radnja koja svakodnevno zahtijeva nekoliko sati grubog rada, bez subote, nedelje ili praznika. Svaka sloboda se plaća nekom vrstom neslobode.

Priredio sam dva velika fileta, jedan za večeru, drugi za ručak sljedećeg dana. Koliko god da sam ga nerado ubio i namučio se dok sam ga čistio, kad sam sjeo za sto, zubatac se pokazao izvrsnim. Fino bijelo meso se lako odvajalo u lamelama i topilo se u ustima. Za desert sam pojeo pola papaje. Sazrijevale su prebrzo i za tri četiri dana, ono što ne pojedem, moraće se baciti. Istovremeno, bile su prevelike da bih mogao odjednom pojesti jednu cijelu.

Prvih petnaestak dana je proteklo u otkrivanju okruženja. Upoznao sam se sa komšilukom, učio od njih pravila ponašanja na otoku, privikavao se na opreznu vožnju među koralnim hridima koje su u vrijeme oseke virile iz mora i lako mogle rasparati gumeni čamac, istraživao džunglu, plivao u toplom i čistom moru, privikavao se na prisustvo morskih pasa, lovio ribu, kuhao, prao, donosio vodu sa bunara, štitio se od sunca i kiše duplom tendom, svako veče vodio dnevnik i iz dana u dan bivao sve zadovoljniji. Vreću velikog grada sam uvijek mrzio i Chagos je svojom mirnom atmosferom i skoro potpunim odsustvom bilo kakvih događaja savršeno odgovarao mom temperamentu. Istina, bilo je malo pretoplo, ali živio sam na vodi i lako je bilo skočiti u more i rashladiti se u svakom trenutku. Dobro, ne baš u svakom trenutku. Kada bih krenuo na foto ekspediciju nisam imao izbora nego da ostanem na suhom. Budući da su mi foto ekspedicije ubrzo postale glavna aktivnost, morao sam biti strpljiv i podnositi vrućinu. Da ne bude zabune, nije mi ni na pamet padalo da se žalim. Znao sam da je moje vrijeme na Chagosu ograničeno i da će mu kraj doći i suviše brzo.

Od događaja koje opisujem proteklo je devetnaest godina i mnogi detalji su izbljegli. Zaboravio sam imena mnogih brodova i posada, osim onih s kojima sam bio najbliži. Zaboravio sam i mnoge događaje, jer nisam baš sve zapisao u dnevnik koji sam vodio svakodnevno. Ova knjiga se naslanja na dnevničke zapise, bez kojih ne bi mogla ni postojati, ali oni su, nažalost, nedovoljno detaljni. S druge strane, hiljade fotografija su snimljene tokom tromjesečnog boravka i osim što mi osvježavaju pamćenje, te fotografije mi omogućuju da prikazem mnogo toga što je riječima nemoguće dočarati.

Pred polazak na Chagos, kupio sam u Tajlandu svoj prvi ozbiljniji digitalni fotoaparatus, Nikon D50 sa dva objektiva, Sigma 10-20mm i Tamron 80-200mm. Bila je to skromna oprema, ali za mene jako vrijedna jer su digitalni fotoaparatusi u to vrijeme bili skupi, a ja nisam imao redovnih prihoda. Bio sam vrlo oprezan sa foto opremom i strogo vodio računa da na nju ne padne ni kapljica vode, posebno slane. To me je donekle ograničilo u onome što sam mogao snimiti, ali je pomoglo da oprema ostane u ispravnom stanju do završetka putovanja. Imao sam sa sobom i malu video kameru ali ona je otkazala treći dan po dolasku na Chagos tako da nisam uspio snimiti skoro ništa. To je bilo šteta na jedan način, ali je na drugi način bilo dobro, jer ozbiljno snimanje video kamerom oduzima jako puno vremena. Ovako sam to vrijeme upotrijebio za fotografisanje, a fotografije su se pokazale kao vredniji dokument nego video. Da je kamera ostala ispravna, to bi značilo puno manje fotografija, što, iz sadašnje perspektive, ne bi bilo dobra stvar.

Ubrzo po dolasku sprijateljio sam se s Mikeom i Jill s američke jedrilice Yonita. Usidrena svega pedesetak metara od Alea, Yonita je bila brod od milion dolara s kojim je Mike, za dvanaest godina, dvaput oplovio svijet. Mike je imao sedamdeset godina i ovo mu je bilo posljednje putovanje. Nakon isteka dozvole za boravak na Chagosu, imao se namjeru vratiti kući gdje ga je čekala supruga koja nije voljela brodove i jedrenje.

Jill je imala trideset godina i provela je nekoliko godina na pacifičkim atolima u okviru različitih misija humanitarne organizacije Peace Corps. I ona je bila na putu kući, pomalo okolišno, preko Chagosa i usput je radila za Mikea kao mornar i domaćica.

Na Yoniti je postojao sav moderni komfor: zamrzivač, veš mašina, desalinizator za pitku vodu, televizija i dvd player. Jedno večer, Mike i Jill su me pozvali da zajedno gledamo film. Kad sam se u ponoć vratio na Aleu, nešto je šušnulo u čošku kod stola za navigaciju i odmah mi je postalo jasno šta je već nekoliko dana grickalo moje banane. Krajičkom oka skužio sam pacova kad je šmugnuo iz kabine u kokpit. Na otocima je bilo puno pacova koje su na Chagos svojevremeno donijeli jedrenjaci. Ovi pacovi, ne računajući rep, nisu bili veći od desetak centimetara, hranili su se skoro isključivo kokosom i nisu bili gadni poput svojih rođaka iz kanalizacije u velikim gradovima. Bili su relativno pitomi i znali bi doći na čistinu gdje se sjedilo uveče, prisloniti se uz ljudska stopala i tako ostati neko vrijeme, kao da su željni društva. Međutim, ponekad se znalo desiti da uskoče u pomoćne čamce izvučene na obalu i da ih ljudi, ne primijetivši ih u mraku, odvezu na brod. Tako nešto se i meni desilo.

Prisustvo pacova na jedrilici je katastrofa. Pacovi se svuda zavlače i sve grickaju, od kesa s hranom do jedara, konopaca i električne instalacije. Neželjenog svata sam se morao riješiti što prije. Izašao sam u kokpit s baterijom u ruci i otkrio ga u jednom kutku ispod poklopca klupe kokpita. Pokušao sam ga uhvatiti ali je šmugnuo na palubu i dok sam ga bezuspješno ganjao, uskočio je u bum, dugu aluminijsku cijev koja pridržava donji kraj glavnog jedra.

Bilo je kasno, pa sam odustao od daljeg lova. Smatrao sam da je dovoljno što sam ga locirao. Starim krpama sam začepio oba kraja buma zato da ne može pobjeći i otišao na spavanje.

U situaciji u kojoj zapravo nije bilo dobrih opcija, ovo se pokazalo kao greška. Kroz bum prolaze konopci za kraćenje glavnog jedra, a pacov, kao što sam već rekao, gricka sve...

Sutradan sam od Vinija sa Yuwina posudio zamku za pacove. Zamku sam postavio uz jarbol, otvorio bum na kraju okrenutom prema jarbolu i otišao na kupanje. Nekoliko dana nisam bio u moru zbog povrijeđenih prstiju i bilo mi je dosta toga – odlučio sam da se malo rashladim. Poslije sam nabrao zelenih kokosa za piće i od Jill dobio hljeb na poklon, što me jako obradovalo. Moja biologija iz nekog nepoznatog razloga zahtijeva da za doručak jedem hljeb ili uštipke ili nešto slično tome i svjež hljeb je značio da sljedeća dva dana neću morati brinuti o doručku. Takođe, postigao sam dogovor s Mikeom da me snabdijeva vodom za piće iz desalinizatora, tako da nisam više morao donositi i prokuhavati vodu iz bunara. Bio je to veliki korak naprijed u smislu komfora i higijene.

Slatku vodu iz bunara sam i dalje koristio za pranje veša. Posteljenu, majice i gaće bih ujutro pokiselio s malo deterdženta u kantu s vodom koju bih ostavio na suncu. Voda bi tokom dana postala tako vrela da se nije mogla dotaknuti rukom. Poslijepodne bih

malo prodžarao veš štapom, izlio vrelu vodu, dva puta sve isprao čistom vodom i zatim razapeo na Alei da se suši. Zbog vrućine i vlage, u tropima je znojenje neprekidno. Da odjeća ne bi stekla neugodan zadah koji se poslije nikako ne može ukloniti, mora se često prati, pa su na usidrenim jedrilicama peškiri, gaće i majice razapete na štriku uvijek lepršale na vjetru, poput raznobojnih zastavica koje se razapinju na ratnim brodovima prilikom parada i proslava.

Na Chagosu su se redovno obilježavali praznici iz cijelog svijeta pa je sedamnaestog marta, za St Patrick's day, organizovana velika žurka. Na proplanku za druženje bili su postavljeni stolovi i dekoracije i svako je donio nešto za jelo i piće. Na dugačku špagu razvučenu između dvije palme bile su zakačene zastavice tridesetak zemalja, i među njima se, prvi i vjerovatno posljednji put na Chagosu, našla i zastavica Bosne i Hercegovine. Neko je obezbijedio čak i razglas, kao i generator za njegov pogon. Jedriličari su spretni ljudi koji se znaju snaći u svakoj prilici. Da nije tako, ne bi imali načina da opstanu (i dobro se provedu) na pustom ostrvu. Ostao sam na derneku do ponoći, a zatim se vratio na brod na spavanje.

Ujutro sam provjerio zamku ali pacov se nije upecao. Zavirio sam u bum i ugledao dva mala oka u tami. Alea je bila suviše mala za nas obojicu i obračun se nije više mogao odgađati. Napravio sam čep od stare krpe, zavezao ga za konopac od krata koji je prolazio kroz bum i pomoću njega izvukao morskog glodavca na otvoreno. Odjurio je u kokpit i zavukao se opet u onaj budžak pod klupom. Odatle ga nisam mogao izvući jer je prostor bio suviše uzak, pa sam nabio krpe oko njega i blokirao ga na taj način. Zatim sam jednu manju krpu natopio hloroformom i ugurao je u njegovo sklonište. Hloroform sam kupio prilikom posjete otoku Langkawi u Maleziji, u jednoj prodavnici gdje su se mogle kupiti sve moguće i nemoguće hemikalije, uključujući one zabranjene u takozvanom civilizovanom svijetu. Ne znam zašto se riječ civilizacija mora rimovati sa riječju zabrana. Umjesto slijepih zabrana, možda bi veći akcenat trebalo staviti na individualnu odgovornost.

Pet minuta kasnije, oprezno sam izmakao krpe i ugledao pacova kako leži nepomično. Bio je mrtav. Nije mi bila namjera da ga ubijem, htio sam ga samo uspavati i odnijeti na ostrvo, ali doza hloroforma se pokazala prejakom za njega. Iščeprkao sam ga iz skloništa i položio beživotno malo tijelo na klupu u kokpitu. Šiljastog nosa, prevarantskih očiju, poluotvorene njuške iz koje su provirivali oštri zubi, izrazom lica me podsjetio na mog bivšeg člana posade od prethodne godine. I karakter im je bio sličan. I jedan i drugi su se na Alei ponašali bezobrazno i bahato, kao svoj na svome, misleći samo na sebe i ne trudeći se da doprinesu dobrobitima zajedničkog života. Ovom štakoru sam drskost uspio naplatiti, ali to mi nažalost nije pošlo za rukom s onim prvim koji je to zaslužio mnogo više. Još jednom, po ko zna koji put, pokazalo se da u životu nema pravde.

Slegnuo sam ramenima, pokupio ga s klupe i bacio u more. Poslije toga sam se dao na posao da zamijenim konopce koji su prolazili kroz bum i koje je za samo 24 sata besprizorni glodavac uspio pretvoriti u sitne rezance. Ne, na Alei zaista nije bilo dovoljno prostora za obojicu.



Atol Salomon. Koralna barijera odvaja lagunu od otvorenog mora.

Kao i svaki koralni atol, otočje Salomon je nastalo na obodu vulkana utonulog u more i zbog toga imalo oblik nepravilnog prstena. Milionima godina stari ugašeni vulkan, na kojem atol danas počiva, nekada je bio planina koja se izdizala visoko iznad mora i koja je pod vlastitom težinom utonula nazad u magmatsku komoru iz koje je iznikla. Kako se planina spuštala u more, na dubinama manjim od pedeset metara na stjenovitoj podlozi se fiksirao koral, a kad je vrh planine sišao do morske površine, rastom korala stabilizirao se na tom nivou. Na taj način je nastao prstenasti koralni greben koji nazivamo atol. Vulkan nije prestao tonuti u morsko dno, naprotiv, tone i dalje, ali potonuće je kompenzirano stalnim rastom korala koji održava greben uvijek na istom nivou spram površine mora: nekoliko centimetara iznad vode u vrijeme oseke i oko dva metra pod vodom u vrijeme plime. Radom valova i morskih struja, na nekim mjestima je došlo do nakupljanja pijeska i kamena, pa su tako nastali duguljasti otoci koji ne izviruju više od dva metra iznad površine mora. Kokosove palme su spontano kolonizirale otoke zahvaljujući sposobnosti kokosovih oraha da isključuju i nakon više mjeseci provedenih u moru i sposobnosti palmi da prežive na siromašnom tlu u poluslanom okruženju. Palme su korijenjem fiksirale tlo i ovi mali otoci su se pokazali neobično stabilnim i otpornim. Preživljavali su ne samo uragane i cunamije, nego i klimatske promjene, jer je koral svojim rastom nadoknadio porast mora za 60-100m od završetka posljednjeg ledenog doba prije dvanaest hiljada godina.

Atol Salomon je po dužoj osi dug samo devet kilometara. Laguna je skoro potpuno okružena koralnim grebenom u kojem postoji samo jedan manji prolaz, pa je sidrište pred otokom Boddam dobro zaštićeno od valova, iako ne i od vjetra. Usljed blizine ekvatora na Chagosu nema uragana – samo bi još uragani trebali u raju – ali silovite tropske oluje redovno brišu arhipelagom i tada je bolje biti dobro privezan. Ovu

lekciju jedriličari nisu dobro savladali i jedrilice često stradaju na Chagosu, u prosjeku po jedna svake druge godine. Da ne bi i Alea tako neslavno završila, po preporuci iskusnijih, ponio sam jedan komad lanca dužine petnaest metara zato da sebi obezbijedim siguran vez. Trebalo je prije svega pronaći odgovarajuću hrid, dovoljno veliku da može izdržati opterećenje, ali istovremeno dovoljno malu da se lanac može omotati oko nje. Hrid je trebala biti najmanje dva metra pod vodom u vrijeme najniže oseke, zato da se brod ne bi nasukao ako vjetar stane. Takođe, poželjno je bilo da hrid ne bude u suviše dubokoj vodi jer bi onda bilo previše teško zaroniti do dna da se postavi lanac, a i potrebna dužina lanca bi bila prevelika.

Takvu hrid nisam uspio odmah pronaći i Alea je prvih petnaest dana provela na sidru. Dno lagune je bilo prekriveno krupnim komadima mrtvog korala koji ne dozvoljavaju sidru da se ukopa i upravo iz tog razloga je brod bilo potrebno privezati lancem za podvodnu stijenu da bi bio potpuno siguran. Ovaj posao je bio veoma važan i posvetio sam mu ozbiljnu pažnju.

Nakon puno sati provedenih u vodi s maskom za ronjenje, uspio sam pronaći odgovarajuću koralnu hrid, ali time svi moji problemi nisu bili riješeni. Da bi se lanac omotao oko hridi i učvrstio škopcem, čeličnom karikom koja se može otvoriti, bilo je potrebno na dnu provesti nekoliko minuta. Dubina mora oko hridi je bila šest metara, što nije puno, ali ja nisam znao roniti i za mene je to bilo previše. Srećom, u pomoć mi je priskočio Hanes. Ni on nije bio veliki ronilac, ali je posjedovao mali električni kompresor koji je plutao na površini i pumpao zrak kroz gumeno crijevo, što mu je omogućavalo da ostane pod vodom dovoljno dugo da omota lanac oko hridi i blokira ga pomoću škopca. Na slobodnom kraju lanca je bio učvršćen debeli konopac čiji drugi kraj sam privezao za brod. Dvije plutače su držale konopac na površini vode, tako da nije bilo mogućnosti da padne na dno i prekine se usljed trenja od stijene.

Privezana na ovakav način, Alea je bila onoliko bezbjedna koliko je to na nenaseljenom otoku, pet stotina kilometara daleko od najbliže civilizacije, bilo moguće. Ja sam se svakako počeo osjećati puno sigurnije i u velikoj mjeri sam se opustio. Godišnji odmor u raji mogao je započeti u pravom smislu.

Jednog dana su me Mike i Jill pozvali na izlet na otoke Takamaka i Fouquet na drugom kraju lagune. Otoci nisu svi isti i ova dva su se pokazala mnogo ljepšim od Boddama. Uski prolaz među njima, pun veoma lijepog korala, širi se u prostrani pješčani sprud koji služi kao sidrište u sezoni jugoistočnog pasata koja počinje u maju. Na prostranoj plaži u obliku trokuta na otoku Takamaka, nekoliko stotina čigri iz vrste *sterna sumatrana* je ležalo na jajima direktno na pijesku i naše prisustvo im se nije nimalo svidjelo. Ako bismo se primakli preblizu, cijelo jato bi se podiglo u zrak uz zaglušno kreštanje i ptice su se prijeteci zalijetale u nas kao da će nas napasti. Odlučili smo da ih ne uznemiravamo pa smo prešli na otok Fouquet gdje smo vidjeli nekoliko bijelih čigri (*gygis alba*), najljepših ptica koje sam vidio na ovim otocima. Iz guste džungle, u koju nismo zalazili, povremeno je dopiralo kukurikanje pijetla. Nekoliko godina ranije neko je na otoku pustio kokoši i očito je bilo da su se uspjele snaći.

Dan je bio sunčan, sa čistim plavim nebom, što je ovdje rijetkost. To je takođe značilo i da je bilo pakleno vruće. Ekvatorsko sunce nemilosrdno prži i da bih se zaštitio, nikada nisam skidao majicu i šešir. Ako bih išao u vodu, navlačio sam kratki neoprenski kombinezon koji mi je dopirao do lakata i do koljena. Kombinezon me štitio ne samo od

sunca, nego i od sitnih meduza kojih je povremeno bilo u moru i neugodno su peckale. Osim toga, kombinezon je olakšavao plutanje na vodi, dakle plivanje, ali je istovremeno otežavao zaranjanje. Kao i većina stvari u životu, i najobičniji neoprenski kombinezon je posjedovao svoj stepen složenosti.



Bijela čigra (*gygis alba*)

Sljedećeg dana sam išao na kupanje ispred južne obale otoka Boddam, oko dva kilometra od mjesta gdje se ljuškala Alea. Vidio sam puno lijepog korala i dva morska psa (black tip shark – *carcharinus limbatus*). Ovi psi dužinom ne prelaze 1,6m, provode život u unutrašnjosti lagune i generalno su bezopasni. Voda u laguni nije previše bistra, vidljivost je bila manja od petnaest metara i kad bi mi psi nestali iz vida, sljedećih par minuta bih se osvrtao oko sebe za slučaj da se ponovo pojave odnekud iza leđa. Međutim, to se nikada nije desilo.

Ugledao sam takođe i jednu veću ajkulu (nurse shark – *ginglymostoma cirratum*), dužine oko dva metra. Ova vrsta naraste do tri metra, hrani se školjkama, ima slab vid i može se pronaći kako u laguni tako i na vanjskom grebenu. Morski psi su za mene tada predstavljali nepoznanicu i svaki susret me impresionirao. S vremenom sam se privikao na ove dvije vrste koje sam često viđao, ali zadržao sam ipak dozu nepovjerenja. Tek četiri godine kasnije, prilikom nove ekspedicije u Indijski okean, uvjeriću se u njihovu skoro potpunu bezopasnost.

Istražujući dalje, pored jedne koralne hrudi sam ugledao veliku crnu murinu kako se uvija kao da pleše trbušni ples. Bila je debela kao ruka i duža od metra. Murine su plašljive i vrijeme provode u rupama u stijenama, izlazeći nakratko samo da love. Nisam znao zašto je ova odlučila sve rizikovati samo da bi se napravila važna preda mnom i

nisam znao da li će odjednom postati agresivna ako se prepadne, pa sam pustio da me struja polako pronese pored nje. Malo dalje, naišao sam na malu kornjaču. Plivala je prema meni pa sam ostao nepomičan da je ne prestrašim. Kad je prošla ispod mene, na dubini od pola metra, lagano sam joj rukom dotaknuo oklop na leđima. Nije reagovala nego je mirno produžila dalje, izašla nakratko na površinu da udahne, a zatim se spustila na dno.



Koralne hridi pred otokom Boddam

U to vrijeme mi je poznavanje i razumijevanje podvodnog svijeta u potpunosti nedostajalo. Nisam čak znao ni masku namjestiti tako da mi u nju ne ulazi voda. Nosio sam bradu i brkove, a brkovi su sprečavali da maska dihtuje. Budući da mi to niko nije rekao, a ja to nisam sam shvatio, zaključio sam da maska ne valja, što vjerovatno nije bio slučaj. Osim toga, nisam koristio disaljku nego sam svako malo vadio glavu iz vode da udahnem i na taj način ometao sam sebe u promatranju podvodnog svijeta. Čak i tako hendikepiran, uživao sam u plivačkim ekspedicijama i sve što bih ugledao pod vodom, od koralna i šarenih tropskih ribica koje ga nastanjuju, do kornjača, raža i morskih pasa, fasciniralo me.

Nakon dva sata provedena u vodi, na brod sam se vratio odlično raspoložen. Malo sam se odmorio a zatim se odvezao čamcem na obalu. U blizini mola sam zatekao Humphreyja sa australijske jedrilice Brumby. Humphrey je bio jedan od veterana Chagosa, poznavao je otočje uzduž i poprijeko i podučio me o kokosovim orasima. Prva stvar koju mi je rekao bila je da su svi orasi sa iste palme identični. To takođe znači da su orasi sa različitih stabala različiti i da je dobro znati koja palma daje dobre plodove.

Zreli kokosi su jako tvrdi i teško ih je otvoriti. Imaju čvrst i debeo vanjski omotač za čije uklanjanje se koristi željezna šipka duga pola metra i prečnika dva centimetra, zašiljena na vrhu, koja je u tu svrhu bila pobijena u zemlju u blizini mola. Humphrey je

sa zemlje pokupio jedan orah (opali orasi su ležali svuda) i pokazao mi kako se šipka koristi. Orah se snažno nabije na vrh šipke koja se onda koristi kao poluga da bi se omotač odvojio od tvrde unutrašnje ljuske. Ova operacija iziskuje popriličan napor. Kad se ukloni vanjski omotač, orah se uzme u jednu ruku, a drugom se udari po sredini tupom stranom mačete tako da pukne na dva dijela.

Zreli kokosi sadrže svima poznatu bijelu jezgru od koje se može praviti masna krema slična kajmaku koja odlično služi za kuhanje. Međutim, ručno struganje jezgre metalnom strugalicom i njeno cijedenje uvrtnjem krpe je krajnje mukotrpan posao koji sam isprobao samo jednom.

Za razliku od zrelih, zeleni kokosi sadrže tekućinu koja se može piti i puna je zdravih vitamina i minerala. Ovi orasi se otvaraju drugačije. Vanjska obloga se ne skida kompletno, kao kod zrelih oraha, nego se samo odsiječe vrh, a onda se na vrhu oraha probije rupa. Potrebno je paziti da se orah ne razbije da ne bi dragocjena tekućina iscurila na zemlju. Kad sam se naučio na nju, voda iz zelenog kokosa mi je postala omiljeno piće.

Otočje je potpuno prekriveno palmama i oraha je bilo bezbroj, ali većinom su se nalazili na vrhovima palmi, na visini od 20-30 metara. Do tih oraha je bilo nemoguće doći. Palme na rubu plaže ponekad su rasle paralelno sa zemljom jer ih je more potkopalo, pa su njihovi orasi znali biti pristupačni. Plodovi mladih palmi do tri metra visine takođe su bili dostupni, pogotovo ako su bile malo iskrivljene, što je olakšavalo penjanje. Međutim, sve ovo je igralo ulogu samo kada se radilo o zelenim orasima. Zreli orasi sami otpadaju i lako ih je pokupiti sa zemlje. Jedino im se ne treba naći na putu prilikom pada, jer kad lupe od tlo, zemlja se zatrese. Zabilježeni su slučajevi da su ljudi izgubili život tako što im je kokos pao na glavu.

Fotografski motivi na koralnom atolu nisu previše raznovrsni. Izbor se svodi na plaže, palme, ptice, rakove i zalaske sunca. Ptice su me ispočetka najviše zanimale, ali one su imale svoje običaje koje je prvo trebalo upoznati da bi fotografije imale kakvu takvu šansu na uspjeh. Ja nisam imao prethodnog iskustva sa fotografisanjem divljih životinja i nisam imao predstave koliko je to teško i frustrirajuće. Suviše je lako bilo za djelić sekunde propustiti pravi trenutak ili provesti uzaludne sate vrebajući ptice koje nisu bile spremne na saradnju.

Humphrey mi je otkrio da većina ptica stanuje na otočiću Mapou, na suprotnom kraju lagune, i da je u toku bila sezona ležanja na jajima. Kao što su jedriličari odabrali otok Boddam kao najsigurniju lokaciju za svoje selo, tako su ptice odabrale otok Mapou za svoje. Zaintrigiran, dva dana kasnije sam prešao Aleom na drugi kraj lagune da vidim kako ptice žive. Od Boddama do Mapoua ima oko sedam kilometara i mogao sam tu udaljenost preći i gumenjakom, ali želio sam se u ptičjem selu zadržati par dana, pa sam svoju kuću ponio sa sobom.

Ispostavilo se da je otočić Mapou u potpunosti okružen koralom i da tamo nema adekvatnog mjesta za sidrenje. Produžio sam do obližnjeg otoka Ile de la Passe i pronašao dva pješčana spruda, ali bili su dugi i uski, sa tri strane okruženi hridima, i nisu mi izgledali dovoljno prostrani za bezbjedno sidrenje. Nakon višesatnog kruženja, ispitivanja i odbacivanja različitih opcija, vratio sam se pred Mapou i spustio sidro na jednu koralnu hrid na dubini od pet metara. Hrid je imala desetak metara u prečniku i sa svih strana je bila okružena dubinama od dvadeset metara. Mjesto zapravo nije bilo dobro

i imalo je samo jednu prednost: nalazilo se relativno blizu obale na koju sam se mislio iskrcati.

Koral je jedna od najgorih podloga za sidrenje. Koralna hrid se sastoji od bezbroja kvrga i šupljina u kojima se sidro i lanac mogu zaglaviti, što može ozbiljno otežati njihovo podizanje. S druge strane, koral je krt i u slučaju nevremena stijene u koje je sidro zaglavljeno mogu popucati i sidro može popustiti baš onda kad je najvažnije da ne popusti, za vrijeme oluje. Nesreće ove vrste obično nailaze usred noći, kada nikome nije do borbe za goli život po pljusku koji ne da otvoriti oči, moru koje grmi i vjetru koji zavija. Morski bogovi, u to sam se uvjerio mnogo puta, imaju uvrnut smisao za humor.

Osim što je podloga bila nepouzdana, mjesto je bilo izloženo otvorenom moru kroz prolaz u koralnoj barijeri između otoka Ile de la Passe i Ile Anglaise, onaj isti kojim sam dvadeset dana ranije ušao u atol. U slučaju jakog nevremena sa sjevera, našao bih se na udaru valova koji bi nahrupili u lagunu i Alea bi se mogla naći u velikoj opasnosti. Na ekvatoru je vrijeme nestabilno i nepredvidljivo, vremenske prognoze nisu pouzdane i neugodna iznenađenja su uvijek moguća.

Dok sam pronašao mjesto i spustio sidro, bila je već sredina popodneva. Ukrao sam se u gumenjak i krenuo prema tristo metara udaljenoj plaži od bijelog pijeska koja je blještala na suncu. Ubrzo sam stigao do grebena širokog preko sto metara koji okružuje cijeli otok. Svega tridesetak centimetara vode je prekrivalo greben pa sam vozio polako, zabrinut za gumenu čamac. Nekoliko metara prije plaže, koral je ustupio mjesto pijesku. Navezao sam čamac na pijesak i iskrcao se, a zatim ga izvukao na vrh plaže. Ovo je bilo puno teže izvesti i tražilo je puno više vremena nego što je potrebno da se o tome napiše jedna rečenica. Iako nije bio veliki, čamac nije bio nimalo lagan, a plaža je bila strma. Međutim, poučen prošlogodišnjim iskustvom sa otoka Uligan, kad mi je more zamalo odnijelo čamac, nisam htio ništa rizikovati. Ako bih na Chagosu ostao bez pomoćnog čamca, taj gubitak bi bio nenadoknadiv.

Izvadio sam torbu sa foto opremom iz nepromočive torbe u kojoj se vozila u gumenjaku i krenuo u istraživanje. Istraživanje! Ni jedan dječak se ne može oduprijeti prizvucima uzbuđenja i avanture koje ta riječ sadrži. Kolumbo, Magelan i drugi veliki istraživači su bili heroji mog djetinjstva i ostali su to i kada sam napunio četrdeset godina. Moje putovanje jedrilicom bilo je u dobroj mjeri pokušaj djelimičnog repliciranja duha istraživačkih poduhvata ovih velikana. Otočić Mapou, naravno, nije bio potpuno nepoznata zemlja, ali veoma rijetko se iko iskrcavao ovde. U svakom slučaju, cijeli otok sam imao samo za sebe. To jest, za sebe i za ptice, kojih je bilo na hiljade!

Topla svjetlost popodnevnog sunca obasjavala je moj otok živim bojama. Stotine bluna su kružile iznad mene, zagledajući kakav im je to neobični gost došao u posjetu. Bluna je velika okeanska ptica raspona krila oko metar i po, sjajan letač i ribolovac, sposobna da zaroni preko deset metara u dubinu. U vrijeme jedrenjaka, mornari su hvatali blune za hranu jer su veoma radoznale, ne boje se ljudi i često su znale slijetati na brodove da se odmore. Na otvorenom moru znaju provesti po nekoliko mjeseci, obično u grupama od desetak ptica. U vrijeme sezone parenja vraćaju se na rodni otok da odgoje mlade. Blune su monogamne i parovi ostaju zajedno cijeli život, koji može potrajati sedamnaest godina.

Koračajući polako mekanim pijeskom plaže, naišao sam na oboreno deblo u sjeni palmi i sjeo na njega. Iza mojih leđa, džungla je bila neprohodna. Na mladim palmama na

rubu šume visilo je na dohvat ruke puno zelenih kokosa, ali kako nisam ponio mačetu, nisam ih mogao otvoriti. Nisam ponio ni vode, pa mi je preostalo da sjedim žedan, kao pravi istraživač. To me nije spriječilo da pomislim kako bih tu, na ovom malom ostrvu, mogao ostati do kraja života.

U zalazak sunca, vratio sam se na Aleu. Nisam htio rizikovati da po mraku vozim plitkom vodom nad koralnim grebenom. Srećom, ispostavilo se da sam na ekspediciju krenuo u vrijeme kad raspon između plime i oseke nije bio veliki, tako da je nad grebenom uvijek bilo dovoljno vode za prolazak čamca. Na Chagosu je maksimalni raspon plime i oseke oko dva metra i dešava se svakih četrnaest dana. Tada u vrijeme oseke koralni grebeni izviruju nekoliko centimetara iz vode, a u vrijeme plime voda dopire do vrha plaže, zapljuskuje rubove džungle i ni jedna tačka na ostrvima se ne nalazi više od metra iznad površine mora.

Sljedećeg dana sam poranio i iskrcao se na ostrvo bolje pripremljen. Kao pravi Robinzon, ponio sam mačetu, nož, harpun, udicu, komadić ribe za mamac i šerpu. Sve sam to ostavio u hladovini kod oborenog debla gdje sam sjedio prethodno popodne. Zatim sam, noseći samo foto opremu i gazeći kroz vodu do koljena, uz izvjesne teškoće prošao južnu stranu ostrva i našao se na istočnoj obali, naspram otvorenog mora. Prilično široka plaža, više stjenovita nego pjeskovita, nije se nalazila na samom rubu okeana. Koralni greben se širio dobrih sto do sto pedeset metara prema otvorenom moru i štiti plažu od direktnog dejstva okeanskih valova.

Produžio sam istočnom obalom prema sjeveru sve dok nisam naišao na prepreke koje su dalji prolaz činile nemogućim. Put je bio zakrčen visokim, gustim grmljem i stijenama rubova oštih kao žilet. U unutrašnjost šume se nije moglo zaći jer su otpale grane palmi, nagomilane tokom godina, sprečavale svaki prolaz. Ptica je bilo mnogo, ali gnijezda su im bila visoko u krošnjama, izvan domašaja fotoaparata.

Budući da se sjeverna obala pokazala neprohodnom, puni krug oko otoka nije bilo moguće napraviti. Vratio sam se putem kojim sam došao i zadržao se na mjestu gdje je more od sitnih komadića izlomljenog korala izgradilo malu plažu u obliku koncentričnih polukrugova. Neko vrijeme sam proveo gacajući po plitkoj, toploj vodi, na početnom dijelu pješčanog spruda koji se, poput žute ponjave, protezao sve do kilometar i po udaljenog otoka Takamaka. U vrijeme oseke bilo je moguće preći pješke s jednog otoka na drugi, a da voda nigdje ne bude dublja od metra.

Oko mojih nogu, u dvadesetak centimetara vode, kružili su mladunci malih black tip ajkula koje žive u laguni. Ovi mladunci se zadržavaju u plitkoj vodi da bi se zaštitili od grabljivaca, ali budući da se u plićaku nema bog zna šta jesti, uvijek su gladni i zbog toga ih je veoma lako upecati.

Kad je stiglo podne, stomak je zatražio svoja prava i vrijeme je došlo da se oprobam u preživljavanju. Vratio sam se do oborenog debla gdje sam ostavio pribor, uzeo trozubac od podvodne puške, nož i komadić ribe. U plitkoj vodi ispred plaže, na pijesku je tu i tamo bilo velikog kamenja i malih stijena među kojima su se motale male smeđe murine, onakve iste kakve su lovile moje mlade prijateljice sa Maldiva. Ako je petnaestogodišnjim djevojčicama polazilo za rukom da ih ulove, vjerovao sam da ja, kao pravi Bosanac, ne bih u tome trebao imati nikakvih poteškoća. Naravno, baš kao pravi Bosanac, prevario sam se grdno.



Južni kraj otoka Mapou i početak spruda koji se proteže do otoka Takamaka.

Prišao sam jednoj manjoj stijeni koja je ležala u dubini od dvadesetak centimetara i virila iz vode oko pola metra. Gornja strana joj je bila ravna i glatka poput stolića za kafu i zgodna da se stane na nju. Bacio sam komadić ribe u plićak i tri murine su odmah izjurile ispod stijene. Kad je jedna od njih zgrabila mamac, pun samopouzdanja, uvjeren da ću je probiti skroz, udario sam je harpunom po sredini. Rezultat je bio kao da sam udario automobilsku gumu. Iako sam je harpunom priklještio za dno, murina je bila toliko čvrsta da joj nisam uspio ni kožu probiti. Ne gubeći ni časa, omotala je rep oko harpuna i pokušala se osloboditi, istovremeno napadajući dršku harpuna zubima. Njena gipkost i snaga bili su zapanjujući. Srećom, nije bila suviše dugačka, oko 60cm i moja šaka na harpunu je bila izvan domašaja oštih zuba.

„Eto ti ćeš me zajebavat“, izgovorio sam naglas i navalio se svom težinom na harpun, pokušavajući da je probodem. Bilo je to uzalud. Murina se samo počela još luđe otimati, razbacujući pijesak ispod sebe. Nisam mogao da vjerujem da harpun nije mogao probiti ribu. U lijevoj ruci sam držao nož, pa sam pokušao da je udarim oštricom iza glave, nastojeći pri tome da izbjegnem ugriz. Murina, međutim, nije mirno čekala da joj zadam smrtni udarac nego je ludački mahala glavom lijevo i desno, grčeći cijelo tijelo i pokušavajući se snažnim mišićima osloboditi pritiska harpuna. Za to vrijeme, ja sam zamahivao nožem po zraku, ali je nikako nisam uspijevao pogoditi. Dok je borba trajala, vjerovatno sam u nekom momentu popustio pritisak harpunom i moja nesuđena lovina je to vješto iskoristila. U jednom oštrom trzaju, iskoprcala se ispod harpuna i brzinom bljeska nestala pod stijenom.

Bio sam impresioniran. Ta mala i neugledna riba, ne deblja od pet centimetara, ne duža od šezdeset, oduprla se titanskom snagom i nesalomljivom voljom i ne popuštajući u otporu ni djelić sekunde, ne gubeći vjeru ni nadu, izborila se za život.

Međutim, ni ja nisam bio spreman ostati gladan. Otišao sam do logora i uzeo najlon sa udicom. Vratio sam se na poprište bitke, stao na stijenu, na udicu nataknuo komadić ribe i spustio je u more, metar ispred skrovišta budućeg ručka. Murine su se prethodno pokazale proždrljivim i neopreznim, pa sam mislio da će smjesta pojuriti na mamac, ali opet sam se prevario. Mamac su odmah namirisale, ali poučene da opasnost vreba, nisu se usuđivale izaći iz rupe. Samo su im glave izvirivale, u očiglednom uzbuđenju zbog mirisa ribe u vodi. I dalje uvjeren da sam pametniji od njih, postepeno sam privlačio mamac dok ga nisam primakao na samo desetak centimetara ispred njihovog skloništa. Iskušenje je postalo preveliko. Jedna od murina polako se počela izvlačiti ispod kamena, mic po mic primakla se mamcu, a onda ga munjevito zgrabila i prije nego što sam uspio trznuti najlon, već bila nazad pod kamenom.

Počeo sam vući najlon, ali kao da sam udicom zakačio stijenu na kojoj sam stajao, ništa se nije desilo. Povukao sam iz sve snage, ali ni makac. Murina se uglavila u rupi i svom silom se odupirala. Vidio sam joj vrh glave, ali je nisam mogao pomjeriti.

Uzeo sam harpun i počeo je udarati u glavu. Morao sam udariti desetak puta dok sam je ošamutio toliko da joj mišići popuste i onda sam je u jednom potezu uspio izvući na stijenu. Pritisnuo sam je harpunom od kamenu plohu i scena od maloprije se sada ponovila gotovo u dlaku. Murina se uvijala kao mahnita, boreći se da se oslobodi harpuna, dok sam joj ja pokušavao dohakati nožem, nastojeći pri tome da izbjegnem ugriz. Bila je previše brza i jednostavno je nisam uspijevao pogoditi. Nakon otprilike minut bitke, harpun se izmakao i brzinom svjetlosti borbeni stvor je našao spas ispod stijene. Supa od murine mi nije bila suđena za ručak tog dana.

Pažnju mi je tada privukao pokret u vodi. Ugledao sam mladunče ajkule i zabacio udicu prema njemu. Ono je bez predomišljanja progutalo mamac i sekund kasnije našlo se na plaži. Nakon par udaraca u glavu tupom stranom mačete prestalo se micati. Okrutna je sudbina. U jednom trenutku sretno plivaš bistrom, toplom vodom, sunce sija, ptice lete i život je lijep. U drugom, više te nema.

Ajkule nemaju krljušt, ali imaju nevjerovatno tvrdu kožu koju je jako teško oguliti. Kad sam u tome nekako uspio, zamotao sam je u aluminijsku foliju i bacio na žar od ljuski kokosovog oraha. Pet minuta kasnije topila se u ustima. Pokazalo se da je bila suviše mala pa se nisam baš najeo. Od nje sam jako ožednio, a budući da sam opet zaboravio ponijeti vode, popio sam tekućinu iz tri kokosova oraha. Međutim, to nije bilo dovoljno da ugasm žed. Otvaranje kokosa je naporno pa na tropskoj vrućini izgubiš znoja koliko si tekućine dobio iz kokosa, ako ne i više.

Ostatak popodneva sam presjedio u hladu. Bio sam žedan i ne baš sasvim sit i nije mi se izlazilo na sunce. Predveče sam upecao još jednu ajkulicu, ovaj put nešto veću. Ponovo sam se namučio dok sam je ubio i ogulio. Nož jednostavno nije mogao probiti kožu. Bilo je to nevjerovatno.

Nakon zalaska sunca sjeo sam spram mora na mekani bijeli pijesak i naslonio se na gumeni čamac. Čekao sam noć da bih imao bolju vidljivost za povratak na Aleu. Očekivao sam da će mjesečina bolje osvijetliti koral nego slaba svjetlost sutona, kad se nebo ogleda na površini vode i zaklanja sve što je pod vodom. Osim toga, plima je nadolazila i što duže ostanem na otoku, više će vode biti nad grebenom.

Dok se tama postepeno širila lagunom, sitni valići su zapljuskivali rub plaže nekoliko metara ispred mojih nogu. Vjetrić je pirkao i ugodno me rashlađivao nakon

dnevne vrućine. Ptice su kreštale i svadale se u krošnjama, ali to mi nije smetalo, čak sam ih doživio kao društvo.

Pod nebom punim zvijezda, prepustio sam se trenutku. Ispraznio sam duh, oslobodio se misli, želja i potreba. Osjetio sam kako napetost popušta, kako puls usporava i kako disanje postaje mirnije i dublje. Potpuno sam na pustom otoku, na nenaseljenom arhipelagu u sredini Indijskog okeana, osjećao sam da sam došao na pravo mjesto, na mjesto stvoreno samo za mene, mjesto na kojem bih mogao i trebao ostati do kraja svemira, ali – ne sasvim sam. Grijech je bio naći se na ovoj romantičnoj plaži bez romantičnog društva, usamljen pod svjetlom mjesečine. Oteo mi se duboki uzdah.

Ustao sam, svukao čamac do vode i ukrcao se. Svjetlinu pijeska obasjanog mjesečinom ubrzo su zamijenile tamne grane korala. Napredovao sam oprezno i među mračnim sjenama jasno raspoznavao krivudave oblike, ali dubinu je bilo nemoguće ocijeniti. Kad se koral prelazi gumenim čamcem po plitkoj vodi, izgled mu je strašljiv čak i po danu. Srećom, zvuci udara propelera ili paranja gume na stijenama nisu se začuli da mi izazovu infarkt.

Nakon nekoliko minuta spore plovidbe preko grebena širokog preko sto metara, začuo sam zvuke valova kako udaraju od njegov rub. Ovdje se nalazila opasnost. Što su valovi bili veći, dublje su bile udoline među njima i manje je vode ostajalo nad grebenom. Valove nisam mogao savladati malim gasom, morao sam ubrzati. Zadržao sam dah, pojačao gas, voda je pljusnula od pramac koji se sudario sa tamnim valovima. Ugledao sam bjelinu pijeska nekoliko metara ispred, ali pod čamcem je još bilo mračno. Novi val je naišao i zapljusnuo pramac. Još dva metra, još metar... Konačno, pod čamcem se na dnu zabjelasao pijesak. Gumenjak se nije raspapao na komade, skupa foto oprema nije se našla na dnu mora i neću biti prisiljen plivati dvije stotine metara do Alea, protiv valova, protiv struje, u mraku, u laguni punoj ajkula koje se, kao što svako zna, hrane noću. Dao sam gas i mali čamac je junački jurnuo naprijed, rasprskavajući morskupjenu.

Pet minuta kasnije dograbio sam krmenu platformu. Bio je to dobar osjećaj, ne zato što mi je na ostrvu bilo loše – naprotiv, bilo je savršeno – nego zato što sam umirao od gladi i žeđi. Privezao sam čamac i dograbio hladno pivo iz frižidera. To mi je u ovom trenutku bilo najpotrebnije.

Riba je brzo bila spremna, ali pivo mi je izgleda presjeklo apetit. Prokuhao sam pod ekvatorskim suncem, cijeli dan bez vode, i osvježanje mi je bilo potrebnije nego hrana. Odgurnuo sam tanjir sa ribom i izvadio iz frižidera konzervu tropskog voća koje se u Tajlandu naziva *lam yai*. U konzervu sam iscijedio jedan limun i polako jeo, beskrajno uživajući u svježini i slasti mekanih bijelih plodova veličine krupnih lješnika.

Nakon toga sam izvadio bateriju iz fotoaparata i stavio je da se puni. Prebacio sam snimke sa memorijske kartice na računar i ispružio se na ležaj. Bio sam premoren i ramena i vrat su me boljeli od razbijanja kokosa, borbe sa murinama i dugotrajnog gledanja kroz tražilo fotoaparata u potrazi za boljim kompozicijama.

Probudio sam se u šest i doručkovao ribu i rižu od večere. Vjetar je u toku noći ojačao i Alea je poskakivala na valovima koji su sa sjevera dopirali u lagunu. Za ovaj dan sam planirao posjetu otoku Ile de la Passe, međutim, kad sam izašao vani, na horizontu sam ugledao tamni oblak. S obzirom na nesigurno sidrište na kojem sam se nalazio, odlučio sam da ne žurim sa iskrcavanjem, nego radije da sačekam razvoj situacije.

Petnaestak minuta kasnije, nevera je stigla do Alee. Upalio sam motor i kad je vjetar ojačao na oko 25 čvorova, rasteretio sam sidro pomažući se motorom. Nevera nije bila jaka, palo je samo malo kiše i prošla je za petnaest minuta, ali se na horizontu pojavio novi oblak, pa sam zaključio da je bolje da zasad ne idem nigdje.

Nešto kasnije, na pramčanu ogradu je sletila velika smeđa bluna. Dograbio sam fotoapararat i počeo se polako šunjati prema njoj, ali ptica se očito nije bojala i uspio sam prići sasvim blizu. Napravio sam desetak snimaka, a zatim sam otišao u kabinu promijeniti objektiv. Na povratku, kad sam joj se primakao na oko dva metra, ptica je poletila. Sačekao sam par minuta gledajući je kako kruži oko broda, a onda odustao i krenuo prema kokpitu. Međutim, upravo tada, ptica se vratila i ponovo sletjela na isto mjesto. Sjeo sam na palubu da izgledam manji i počeo se polako privlačiti sjedečke. Ovaj put sam uspio prići dovoljno blizu da proturim ruku ispred ptice i snimim jednu od najzanimljivijih fotografija koje sam ikada snimio, ostvarljivu jedino uz pomoć šašave ptice spremne na saradnju.



Kad je bluna odletjela, bilo je već jedanaest. Jasno je bilo da mi vremenske prilike neće dopustiti da se udaljavam s broda, pa sam se odlučio vratiti na Boddam. Upravo sam se spremao da krenem izvlačiti sidro, kad su čamcem naišli Richard i Ron. Krenuli su u ribolov i usput navratili da pitaju je li sve u redu. Zamolio sam ih da sačekaju dok izvučem sidro jer sam se bojao da se lanac zapetljao u koralu. Prvo je trebalo skinuti bokobran koji je, učvršćen na sidrenom lancu desetak metara ispred pramca, služio kao amortizer, sprečavajući da lanac padne skroz na dno. Zatim sam krenuo izvlačiti lanac i uspio izvući deset metara snagom ruku, a zatim još deset pomažući se motorom. Sidro je bilo zaglavljeno i nisam ga mogao izvući, pa sam dao gas da navezem brod preko njega, ispuštajući istovremeno nešto lanca. Lanac se zategao i napetost je trajala nekoliko sekundi, a onda se sidro otkočilo. Požurio sam da izvučem sav preostali lanac dok se nije ponovo sve zaglavilo u koralu.

Sve ovo je bilo dosta teže izvesti nego prepričati. Na metarskim valovima i pod pritiskom vjetra, trčeći između pramca i krme da dodam gas ili izvučem nekoliko metara lanca, uvjerio sam se po ko zna koji put da odsustvo romantičnih uzdaha na rajskoj plaži pod svjetlom mjesečine nije jedini nedostatak samačke plovidbe. I sidro se lakše izvlači udvoje.

Mahnuo sam Richardu i Ronu koji su produžili u ribolov, dograbio kormilo i usmjerio pramac prema otoku Boddam. Odmotao sam četvrtinu đenove da stabiliziram brod, ali ne više jer mi je bilo potrebno da vidim kuda idem, i nakon sat vremena stigao do svog sigurnog veza. Postavio sam tende da me štite od sunca, a zatim sišao u kuhinju i sklepa supu od ostataka ribe i riže.

Tokom dva dana na otoku Mapou snimio sam oko sedam stotina fotografija i sad je to trebalo pregledati i dobar dio izbrisati, da ne zauzimaju prostor na disku. Snimao sam ptice u letu, znajući unaprijed da će tu biti puno promašaja i puno brisanja. Mogao sam na taj način pristupiti poslu samo zahvaljujući čudu digitalne fotografije. Da sam snimao na filmu, o sedam stotina fotki ne bi bilo ni govora. Da podsjetim, digitalna fotografija je 2007. godine još bila u povojima.

Nakon obavljenog sortiranja fotografija, prilegao sam da odspavam. Kad sam se probudio, našao sam krpelja na stomaku. Ipak nije sve bilo savršeno na pustom otoku. Šta bih, na primjer, radio da me zabolí zub ili slijepo crijevo? Namazao sam krpelja kremom za sunčanje da se uguši, skuhao makarone za večeru i dobro se najeo. Preživljavanju od ribolova i zelenih kokosa, došao je kraj. Ponovo sam bio kod kuće i hranio se civilizovano.

Dok sam se vraćao sa otoka Mapou, ustanovio sam da ne radi ventilator motornog prostora. Da bih mogao doprijeti do njega, morao sam isprazniti veliko spremište na desnoj strani kokpita gdje se nalazila većina stvari. Međutim, ventilator je bio važan i morao sam ustanoviti šta se dešava.

Kad sam ispraznio spremište i skinuo poklopac motornog prostora, ugledao sam ispod motora nešto prljave vode sa tragovima hrđe. Shvatio sam da je *waterlock*, izduvni lonac koji treba spriječiti morsku vodu da uđe u motor, ponovo procurio. Demontirao sam ga da ga pokušam popraviti.

Ventilator i *waterlock* su bili kao ukleti. Stvarali su mi probleme otkako sam kupio brod i već sam ih popravljao više puta. Ventilator je bio nov, zamijenio sam ga u Crvenom moru, ali to očito nije bilo dovoljno da se izbjegnu ponovljeni kvarovi. Nabavio

sam i novi plastični waterlock, s namjerom da zamijenim stari od nehrđajućeg čelika koji je već bio sav ishrđao i više puta varen. Nažalost, pokazalo se da su prečnici ulaznih i izlaznih cijevi različiti i novi waterlock nisam mogao montirati. To me jako frustriralo.

Ostrugao sam hrđu sa waterlocka, pažljivo ga pregledao i na jednom mjestu pronašao rupicu debljine igle. Na to mjesto sam nanio kiselinu u gelu i ostavio je da odradi svoje. Potom sam testirao ventilator i ustanovio da radi normalno kad se spoji direktno na akumulator. Zašto nije htio raditi kad se priključi na svoje mjesto?

U vrijeme kad sam kupio brod, mislio sam da će njegovo održavanje na izvjestan način biti zabavno. Očekivao sam da će mi otklanjanje malih kvarova pomoći da se osjećam sposobnim i zadovoljnim sobom. Možda bi tako i bilo da su se kvarovi dešavali rijetko i bili lagani za popraviti. Međutim, bilo je upravo obrnuto: na Alei se stalno nešto kvarilo, a na jedrilici nikada ništa nije jednostavno za popraviti. Konstantno održavanje nije zapravo bilo nimalo zabavno, ali to je bila cijena krstarenja za malo para. Ko nije u situaciji da skrši pola miliona na kupovinu novog broda, mora biti spreman isprljati ruke i to počesto.

Ostavio sam ventilator na stranu da razmislim, izvukao krpelja kombinerkama, namazao ranicu antibiotskom kremom i pošto je već bilo kasno popodne, otišao na obalu družiti se s narodom. Proveo sam večer u razgovoru s komšijama iz našeg malog sela na vodi i oko deset se vratio kući na spavanje.

Neki misteriozni instinkt koji se na neobjašnjiv način uvijek manifestovao kad je to bilo potrebno, probudio me sljedećeg jutra trideset sekundi prije nego što je lagunu udarila nevera. Provirio sam iz kabine i ugledao veliki crni oblak na zapadu i veliki crveni brod usidren na istoku. Bio je to Pacific Merlin, brod u službio BIOTa koji je patrolirao vodama Chagosa u cilju sprečavanja ilegalnog ribolova i jednom mjesečno provjeravao jedrilicare i njihove dozvole boravka. Bio je 31.03. i Britanci su došli provjeriti ko se zatekao na sidrištu pred početak primjene novih pravila prvog aprila.

U osam ujutro, uz Aleu se pojavilo nekoliko vojnika u velikom gumenjaku. Uzeli su mi sto dolara i dali mi papir na kojem je pisalo da imam pravo ostati do četvrtog juna. Zadovoljan što je pitanje dozvole boravka riješeno na bezbolan način (ako se ne računa sto dolara), doručkovao sam i prihvatio se waterlocka. Imao sam na raspolaganju epoksidnu masu za metal koja steže 75% za 24 sata i treba oko pet dana da se posve osuši. Rupica se nalazila na dnu lonca, pa sam ga okrenuo naopako i oštećeno mjesto premazao epoksijem. Odlučio sam da ga ne montiram na mjesto barem tri dana, dok se epoksi dobro ne primi. To je takođe značilo da će Alea sljedeća tri dana biti bez motora.

Mračni, skoro crni oblaci kotrljali su se olovno sivim nebom donoseći povremene udare vjetra i dobro došlu svježinu nakon više dana nemilosrdnog sunca. Mike i Jill su me pozvali na ručak – željeli su čuti kako je prošao moj izlet na Mapou. Kad je došlo vrijeme da krenem na Yonitu, ponio sam gitaru koju sam vukao još iz Francuske i za koju sam odavno shvatio da je nikada neću naučiti svirati i poklonio je Jill (ona je svirala gitaru).

Iako nisam bio neki sposoban ronilac, plivanje sa ronilačkom maskom na licu mi je bila jedna od omiljenih aktivnosti. Pod vodom je svuda bilo divnih stvari za vidjeti. Kad kažem „stvari“, mislim na tropske ribe i koral, što nisu stvari u pravom smislu, ali zar nije neko pametan rekao da najbolje stvari u životu nisu stvari? Pod kosim zrakama

jutarnjeg sunca, igra svjetla i sjene na maštovitim oblicima koralnih struktura bila je praznik za oči fotografa. Budući da nisam posjedovao opremu za podvodno snimanje, zadovoljavao sam se uživanjem u prizoru i snimanjem mentalnih fotografija – virtualnih slika koje nastaju u svijesti fotografa i nikada neće biti videne očima publike.

Smeđa i žuta su preovlađujuće boje koralna, ali mogu se vidjeti i crvena, roza, plava, zelena, siva... Neki su nalik na grane, drugi na gljive, treći liče na ventilator, ili pak na ljudski mozak. Pomislio sam da bi zgodno bilo kad bi koralni bili pravi mozgovi i kad bi ih bilo moguće probrati po želji. Ako se osjetiš raspoložen za plavi mozak, skočiš u more, pokupiš prvi plavi mozak koji ugledaš i instaliraš ga u glavu. Kratka poruka zatrepće ti pred očima:

New hardware detected / reality interface / blue brain

Nekoliko sekundi kasnije pojavi se nova poruka:

Your new hardware is installed and ready to use.

Na isti način bi bilo moguće probrati, na primjer, ružičasti mozak kad smo raspoloženi za ljubav ili sivi, depresivni, u ponedjeljak ujutro, dok se spremamo za početak radne sedmice.

Zabavno je baviti se ovakvim mislima, ali nisam o tome htio pisati. Htio sam opisati kako je „zabavan“ osjećaj kad se okreneš u vodi i tri metra iza sebe ugledaš ajkulu kako pliva ravno prema tebi i to prilično energično. Čak i kad se radilo o bezopasnoj lagunskoj ajkuli, manjoj od dva metra, osjećaj je i dalje bio „zabavan“, barem za nekoga ko, poput mene, nije imao puno iskustva s ajkulama (ljudske ajkule se ne računaju). Učinio sam kako sam bio podučan i pljesnuo rukama pod vodom. Ajkula je trenutno reagovala, promijenila pravac i prošla pored mene na oko dva metra, ne smanjujući brzinu, kao da žuri na posao. Ispratio sam je pogledom dok nije zamakla iza koralne stijene. Minut ili dva sam se osvrtao oko sebe da vidim hoće li se ponovo pojaviti, ali to se nije desilo. Opustio sam se ali je u istom trenutku sunce nestalo iza velikog tamnog oblaka. Podmorje izgleda lijepo samo dok sunce sija. Po oblačnom vremenu, podvodni svijet izgleda sivo i mrzovoljno poput pariških predgrađa u decembru, onih od kojih sam pobjegao na krstarenje tropima. Otplivao sam nazad na Aleu da zatvorim prozore, upravo kad su počele padati prve kapi kiše.

Jedno večer je na Boddamu organizovana razmjena knjiga. Ponio sam nekoliko knjiga koje sam mogao dati u razmjenu, ali nisam našao ništa što bi me zanimalo. Na kraju sam dao *Sailing Thailand* Viniju i Juti u zamjenu za jedan hljeb. Rekli su da nemaju puno brašna, ali su pristali na cijenu. Nautički vodič po Maldivima sam dao jednom australskom paru u zamjenu za ribu. Predložili su da me pozovu na večeru umjesto ribe, na što sam pristao. Te knjige mi više nisu bile potrebne i ukoliko su nekome mogle poslužiti, utoliko bolje. Cijena nije stvarno igrala ulogu.

Od Christine sa Sabi Stara sam posudio *The Name of the Rose* Umberta Eka, a svoje *Oryx and Crake* i *A short history of nearly everything* sam posudio Kathy i Richardu s Mr. Curly-ja. S njima sam se, uz Mikea i Jill sa Yonite, najviše zbližio. Mr. Curly je bio fantastičan aluminijski brod izgrađen po Richardovim zamislima. Dugačak otprilike osamnaest metara ali ne previše širok, brod je bio brz i udoban. Bio je

optimiziran za dvije osobe tako da je unutrašnjost bila prostrana i prozirna. Richard je bio Englez, Kathy Australijanka, a upoznali su se u Francuskoj gdje je Kathy držala prodavnicu polovnih knjiga. Još osamdesetih su prokrstarili cijeli svijet, zaključili da je na Chagosu najbolje i zadnjih dvadesetak godina provodili pola godine na Chagosu i pola godine u Tajlandu. Zajedno sa Tiggerom i Brumbyjem, spadali su među starosjedioce koji su doprinijeli uspostavljanju reda i običaja u ovom neobičnom internacionalnom selu.

Jednog jutra, kad sam se u zoru digao iz kreveta, zatekao sam brod potpuno nepomičnim. Mirna poput ogledala, voda je bila veoma prozirna i ribe i koral na dnu su bili vrlo jasno vidljivi. U stvari, prozirnost vode je bila takva da je izgledalo da Alea lebdi u zraku, pet metara iznad morskog dna. Samo su refleksije sivih oblaka na površini vode odavale postojanje inače nevidljive supstance koja je podržavala Aleu u njenoj magičnoj levitaciji.

Iluziju lebdenja je razbila kiša koja je počela oko devet. Nije bila posebno jaka, ali kako nije bilo vjetra, voda je curila sa tendi uvijek na istim mjestima, pa sam u nekoliko strateški postavljenih posuda uspio prikupiti priličnu količinu vode. Slatka voda ne predstavlja poseban problem na Chagosu. Na svim većim otocima su postojali bunari, ali kišnica je, na ovom otočju udaljenom od zagađenja, bila sigurna za piće i to je bila njena prednost. U teoriji je i voda iz bunara trebala biti pitka, ali u to nisam mogao biti potpuno siguran, dok se kišnica mogla piti bez brige.

Otkako sam došao sa otoka Mapou, vjetar je okrenuo sa ustaljenog sjeverozapada na nepouzdan i promjenljivi jug. Vrijeme je bilo nestabilno i slabe nevere su prolazile lagunom svakog dana. Ispočetka sam se nadao da će se vrijeme smiriti i proljepšati, ali poslije nekoliko dana sam zaključio da je nastupilo novo godišnje doba. Sjeveroistočni monsun se ispuhao u sjevernom Indijskom okeanu i otpočeo je prelazni period koji će trajati dok se krajem maja ne uspostavi nova sezona u kojoj će na Chagosu prevladati jugoistočni pasat.

Tokom dana koji je započeo potpunom bonacom, ruža vjetrova je pokazala sve svoje laticice, dok se nije privremeno smirila na jugoistoku. Tokom jedne od naglih promjena smjera vjetra, Alea je prešla preko sidrenog konopca koji se zakačio za kormilo. Zbog ovoga sam odmah skočio u vodu da oslobodim kormilo prije nego što se konopac zategne. Osvježenje u moru mi je prijalo, ali podvodni svijet je izgledao sivo i neveselo, pa sam se vratio na brod.

Uprkos kiši, dan je bio topao, atmosfera naelektrisana i nakon cijelog dana provedenog na brodu, uhvatila me dosada. Kiša je stala u četiri popodne pa sam odlučio da izađem i prošetam po plaži. Fotografi znaju da nestabilno vrijeme proizvodi najljepše zalaske sunca, ali fotoaparat namjerno nisam ponio jer nisam htio „raditi“, htio sam samo prošetati i uživati u ljepoti koja me okruživala.

Čamac sam privezao za palmu i krenuo u šetnju spuštajući stopala jedno za drugim u fini, poput brašna mekani pijesak plaže. Plima je bila visoka i traka plaže između šume i mora je bila uska, ali kako sam napredovao, postepeno se širila. Na plaži je bilo puno malih školjki i odlučio sam da pokupim nekoliko. Ove školjke su imale veoma uzak otvor tako da ih rakovi samci nisu mogli koristiti i znao sam da nikoga neću ostaviti bez kuće. Školjke su bile malo oštećene, ali to ni najmanje nije umanjivalo njihovu čudesnost. Nisam znao šta me navelo da ih skupljam. Da li je to bilo čuđenje

pred njihovim savršenstvom, proizašlim iz miliona godina evolucije? Ili želja da ih fotografiram i na taj način zadržim, jer sam ih namjeravao vratiti tamo odakle sam ih uzeo? Nisam bio siguran.

Krenuo sam dalje i u plitkoj vodi nad svijetlim pijeskom ugledao malu sivu ražu raspona krila oko pola metra i dugu oko metar. Dok sam polako koračao ivicom vode, plivala je naporedo sa mnom nekih pedeset metara. Zatim se bez riječi okrenula i vratila se odakle je došla. Bila je tih i šutljiv saučesnik u šetnji – baš onakav kakav mi je u tom trenutku bio potreban.

Zraka sunca je probila ispod teških, niskih oblaka i narandžastim sjajem obasjala vrhove palmi. Cijelo obzorje se zapalilo, sa izuzetkom sjeverozapada koji se rijetko viđenim nijansama dubokog plavetnila odupirao simfoniji crvenih, narandžastih i ljubičastih odsjaja mjestimično isprekidanih sivilom i crnilom uznemirenog, apokaliptičnog neba. Istočni horizont, zastrt teškim oblacima, sijao je jarko narandžasto i crveno poput neba iznad šume u plamenu. Izgledao je čarobno i prijeteći, kao da se među oblacima skrivala aždaja koja je samo čekala noć pa da kidiše na usidrene jedrilice, sijući vatru, uništenje i užas.

Zadivljen, krenuo sam polako nazad prema čamcu. Pomalo sam zažalio što nisam ponio fotoaparat, ali znao sam da ne bi imalo svrhe trčati po njega na Aleu jer ovakvi nebeski vatrometi na ekvatoru ne traju dugo. Osim toga, aparat nisam ponio jer sam htio samo šetati i ništa drugo, a ni zalasci sunca na fotografijama nikada ne izgledaju kao u stvarnosti.

Našao sam ražu na istom mjestu na kojem sam je zatekao prvi put, ali sada me ignorisala potpuno. Možda sam je zainteresovao samo prvi put kad me vidjela. Možda se i ona divila nebeskom vašaru boja ili je bila obuzeta sobom i vlastitim mislima. Ko može znati šta ribe misle i kakve su tajne njihovih srca?

Na ekvatoru, čim sunce zađe, vrlo brzo pada mrak, pa sam požurio kući. More se u međuvremenu povuklo i kad sam došao do čamca, zatekao sam ga na suhom. Gurnuo sam ga u vodu, ukrcao se i polako se odvezao na Aleu.

Nekoliko dana kasnije, Richard i Alev sa Muggerla su se vratili sa atola Peros Banhos gdje su proveli tri sedmice. Nisam mogao razumjeti zašto bi neko htio ići bilo gdje sa Salomona koji je u mojim očima predstavljao raj, pa sam pitao Richarda zašto je išao tamo. Odgovorio mi je da postoje dva razloga. S jedne strane, Peros je mnogo veći i na nekim otocima se još uvijek mogu pronaći voćke zaostale iz perioda kad je Chagos bio naseljen. S druge, Peros je mnogo ljepši.

Ovo drugo me zaintrigiralo: zar može i jedno mjesto na svijetu biti ljepše od Salomona? Odlučio sam da odem vidjeti taj Peros Banhos i sam se uvjerim. Richard mi je skrenuo pažnju da moram požuriti jer će u maju vjetar okrenuti na jugoistok i tada posjeta Perosu više neće biti moguća. Atol je ogroman i na njemu ne postoji sigurno sidrište zaštićeno sa svih strana kao što postoji na Salomonu. U slučaju da vjetar okrene, mora se promijeniti sidrište.

Sljedećeg jutra išao sam u ribolov s Mikeom. Već smo išli u ribolov dva puta ranije, ali nismo imali uspjeha. Ovaj put smo prošli mnogo bolje. Iz atola smo izašli preko grebena pored otočića Ile Diable i za razliku od prva dva puta, zaobišli smo atol sa južne strane. Valovi nisu bili veliki pa je Mike dao gas i već nakon pet minuta, upecali smo *wahoo* od metra, a brzo poslije toga još jedan malo manji. Na južnoj strani atola

uhvatili smo jednu veliku kirnju. Ovo su bile veoma cijenjene ribe i naš ulov je bio preko dvadeset kilograma. Nastavili smo zatim prema istočnoj strani atola gdje se na grebenu nalazila nasukana olupina dosta velikog ribarskog broda. Tu smo se našli okruženi brojnim pticama sa otoka Mapou, a zatim nam se pridružilo jato velikih delfina. Vrijeme je bilo sunčano, more plavo, povjetarac ugodan, čamac pun ulovljene ribe. Delfini su skakali oko nas, palme na obali zelenile se nad bijelom pjenom valova koji su se razbijali na grebenu. Bio je to savršen dan i Mike i ja smo se veselili kao djeca. Zaobišli smo uskoro Ile de la Passe, ušli u lagunu i vratili se na Yonitu oko jedan popodne.



Mike i ja sa dva ulovljena wahoo-a (foto Jill Leonard)

Pozvali smo Jill da nas fotografiše sa ulovom, nakon čega sam se vratio na Aleu da se spremim za polazak na Peros Banhos. Waterlock i ventilator su odavno bili montirani na svoje mjesto, pa sam na brzinu pospremio brod, odriješio konope i otplovio do ulaza u atol gdje sam imao namjeru provesti noć, zato da bih ujutro mogao krenuti što ranije. Dugo sam tražio pogodno sidrište, ali ga nisam uspio pronaći. Na kraju sam spustio sidro u šest metara dubine na dno pokriveno pijeskom i koralom, na istočnom rubu otoka Ile Anglaise. Bio sam previše blizu ulaza u atol, valovi su dopirali na sidrište i Alea se jako ljuljala. Na dnu je bilo puno koralna i bojao sam se da bi se lanac mogao zapetljati, što se tokom noći i desilo. Međutim, već je bilo kasno popodne i više nisam imao puno izbora. Mogao sam ostati tu ili isploviti i provesti noć na otvorenom moru, za što nisam bio spreman.

Imao sam u frižideru veliki komad *yellowfin* tune, posebno cijenjene vrste tune, koji sam prije podne dobio od Humphreya. Izvadio sam ribu, isjekao je na kockice i bacio je u tavu na vrelo ulje. Brodski rešo je obješen na osovину da bi kompenzirao ljuljanje broda, međutim taj sistem nije svemoćan. Dok sam potpuno go stojao ispred rešoa i povremeno miješao ribu (zbog vrućine, a i zato da imam manje gaća za pranje, na brodu sam obično bio go), naišao je vrlo veliki i snažan val. Alea je naglo poskočila i tava puna ribe i vrelog ulja je poletjela u zrak, pravo na mene. U djeliću sekunde prisjetio sam se da najveću opasnost na brodu ne predstavljaju oluje ni gusari, nego opekotine od kuhanja i brzinom misli skočio unazad da se izmaknem putanji opasnog projektila. Pred mojim očima, tava se preokrenula u zraku i tresnula na pod, rasipajući oko sebe komade ribe i ključalo ulje.

Bilo mi je žao ribe i što ću morati ribati pod, ali mnogo više od toga sam bio sretan što sam za dlaku izbjegao teške opekotine. Na Chagosu nema doktora, a na mjestu gdje sam se nalazio doslovno nikoga nije bilo osim mene i niko mi ne bi mogao priskočiti u pomoć. I da je bio neko u blizini, malo šta bi mogao učiniti. Liječenje opekotina se uglavnom svodi na čekanje da povrede zarastu i naraste nova koža, što zavisno od stepena opekotina, može potrajati jako dugo.

Poprilično alarmiran ovom nezgodom, pokupio sam ribu nazad u tavu i očistio masnoću s poda. Zatim sam ponovo stavio tavu na vatru, vodeći računa da više ne stojim ispred nje. Pripremanje večere se završilo bez drugih incidenata i riba je zaista bila izvrsna, ali ja se nisam mogao opustiti, pa sam jeo više mehanički. Poslije toga sam nastavio sa spremanjem broda i pakovanjem svega na svoje mjesto, da bih bio spreman za sutrašnju plovidbu.

U toku noći vjetar i more su ojačali i trzanje lanca me probudilo u jedan poslije ponoći. Valovi su dostizali metar visine i kad bi vjetar pogurao brod dovoljno daleko da se lanac zategne, on više nije mogao amortizovati pokrete broda i tada su trzaji bili oštri i potencijalno se moglo nešto pokidati. Nažalost, nisam bio u mogućnosti puno učiniti. Do kraja noći više nisam mogao zaspati. S vremena na vrijeme bih ispustio metar-dva lanca u more i nadao se najboljem.

U pola šest sam napravio brzinski doručak a u sedam bio spreman za put. Upalio sam motor i otišao na pramac. Čitavih četrdeset pet minuta sam se patio da izvučem sidro sa svega šest metara dubine, jer je lanac bio beznadežno upetljan. Da bih ga iščeprkao ispod kamenčina pod koje se zavukao, uz pomoć motora sam vozio naprijed, nazad, lijevo i desno, sad natežući, sad popuštajući lanac, vodeći pri tome računa da mi ne otkine prste ili izvali pramčanu bitvu kad se zategne. Puno bi mi značilo da sam imao nekoga za kormilom da upravlja brodom dok sam se ja borio s lancem, ali tog nekoga nije bilo i stalno sam morao trčati između pramca i krme da dodam gas ili izvučem još koji metar lanca. Kao što sam već spominjao, i kao što ću bez sumnje još spominjati, solo plovidba nema samo dobre strane.

Nakon peripetije oko izvlačenja sidra, zaputio sam se prema izlazu iz lagune. Oblačno nebo i nemirno more su značili lošu vidljivost pa nisam uspio pronaći sredinu prolaza gdje je dubina šest ili sedam metara. U jednom trenutku dubinomjer je pokazao samo tri metra, ali to je bilo dovoljno za Aleu i poslije toga sam se našao na otvorenom moru. Podigao sam glavno jedro na dva krata, odmotao pola đenove i pritegao škote. Alea se poslušno nagnula i pritisnula more, dostižući brzinu od pet čvorova.

Uprkos neugodnim dvometarskim valovima, plovidba je mogla biti prijatna da je vrijeme bilo ljepše. Međutim, nebo je bilo pokriveno tankom sivom mrenom koja je proizvodila efekat staklene bašte, pa je bilo pakleno vruće.

Da bih brže napredovao i manje se ljuljao, nisam vozio previše oštro u vjetar. Cijenu tog ugađanja samome sebi sam morao platiti kad sam se primakao Perosu, jer se pokazalo da sam otišao previše na jug. Da bih popravio kurs, u podne sam upalio motor i skrenuo oštrije u vjetar, a u tri popodne kroz jugozapadni prolaz ušao u ogromnu lagunu atola Peros Banhos. Trebalo mi je još sat i po da stignem do sidrišta ispred otoka Ile du Coin gdje sam namjeravao provesti noć.

Na sidrištu se već nalazilo osam jedrilica i bila je prilična gužva jer prostor nije bio veliki. Nisko na zapadu, sunce mi je sijalo pravo u oči, a siva mrena na nebu je stvarala istu takvu mrenu na površini mora, čineći je potpuno neprozirnom. Ponešto sam mogao nazrijeti kad bih gledao po krmu, ali naprijed sam išao naslijepo.

Dubinomjer je pokazivao konstantnu dubinu od dvadeset pet metara sve dok nisam zašao među usidrene jedrilice. Morsko dno se onda naglo počelo uzdizati. Kad sam stigao na dubinu od šest metara, spustio sam sidro, nadajući se da je na dnu pijesak. Bio sam već blizu obale, što mi se nije sviđalo, ali nisam imao puno izbora. Sidrište je bilo pretrpano i ovo je bilo jedino slobodno mjesto.

Ugasio sam motor, navukao masku na lice i skočio u more. Zaronio sam u toplu, bistru vodu i uvjerio se da je dno zaista pješčano i da je sidro dobro ukopano. Nakon toga, produžio sam plivati prema obali i ubrzo pod vodom ugledao dug i uzak koralni greben nalik na zid, koji je zbog jakih odsjaja sunca bio potpuno nevidljiv s površine. Nad grebenom je bilo jedva metar vode i Alea, koja je spustila sidro jedva desetak metara ispred njega, tu definitivno nije mogla proći.

Greben je bio potpuno različit od svega što sam do tada vidio. Na moje čuđenje, bio je veoma uredan: jedna vrsta koralna ovde, druga onde, treća tamo i tako redom, što je bilo krajnje neobično jer je koral obično sav izmiješan. Nad grebenom su se rojile bezbrojne šarene ribe i posmatranje njihovog ponašanja je bilo muzika za oči.

Koliko god da je koral bio lijep, bio sam gladan i veoma umoran, pa sam se vratio na Aleu. Jeo sam ostatke ribe i riže od večere, a zatim se ispružio u kokpitu i ležao do mraka u nekom čudnom stanju ne-sna, iscrpljen od velike vrućine i nervne napetosti, jer sam svih trideset sedam milja plovidbe proveo u brizi i strahu od ulaska u nepoznati atol po slaboj vidljivosti. Na drugim usidrenim brodovima nije bilo nikoga, što je djelovalo pomalo sablasno, kao da su bile u pitanju napuštene, uklete lađe. To je, uz veliki umor, vjerovatno doprinijelo onom čudnovatom međustanju.

Kad se smrklo, sišao sam u kabinu, spustio se na ležaj i čvrsto zaspao. U toku noći sam ustao samo jednom. Velika kola, nisko na horizontu po desnom boku, su me obavijestila da je vjetar sjeverozapadni i da potiskuje Aleu dalje od grebena. Sjevernjača se, sa ove geografske širine južno od ekvatora, nije mogla vidjeti. Vedro nebo prekriveno zvijezdama djelovalo je spokojno i umirujuće pa sam se vratio u svoj udobni kutak i ponovo otplovio u zemlju snova. (Ne znam kako se može ploviti zemljom snova, valjda bi trebalo reći rijeka, ili more, ili okean snova, ali iz nekog razloga ne kaže se tako.)

Ustao sam u zoru i proturio glavu kroz otvor ulaza u kabinu u pravom momentu da ugledam krasan izlazak sunca. Međutim, kad sam izašao u kokpit i osvrnuo se oko sebe, otkrio sam da se zapadni obzor crni. Nebo nad Aleom se postepeno zatamnilo i pola

sata kasnije ispustilo kratak pljusak na sidrište i dalje obasjano jutarnjim suncem. Nebo se razbistrilo poslije kiše i ostalo je vedro sve do naveče.

Kad je kiša stala, podigao sam sidro i po Richardovoj preporuci zaputio se na sjever prema otoku Moresby. Prelazeći lagunu po dijagonali jugozapad-sjeveroistok, naišao sam na nekoliko velikih sprudova punih raznobojnog koralala. Svi su bili prekriveni sa dovoljno vode da je Alea mogla preko njih bezbjedno preći. Pokazalo se da u laguni nema opasnih hridi kao na Salomonu i sva moja briga oko plovidbe nepoznatim atolom pokazala se bespotrebnom. Voda u laguni je bila osjetno mirnija nego na otvorenom moru i plovidba je bila veoma ugodna.

Za razliku od Salomona, čija je mnogo manja laguna skoro potpuno okružena i zatvorena koralnim grebenom, u koralnoj barijeri Peros Banhosa postoji veliki broj širokih prolaza koji prilikom smjene plime i oseke omogućuju cirkulaciju ogromne količine vode. Zahvaljujući tome voda je ovde mnogo bistrija nego na Salomonu.

Do otoka Moresby sam stigao u jedan popodne. Brodom nije bilo moguće prići obali jer je cijeli otok bio okružen veoma širokim koralnim grebenom. U jednom usjeku u grebenu sam pronašao malu pješčanu zaravan, jedva dovoljno široku za jednu jedrilicu i tu spustio sidro na dubini od šest metara. U grebenu su postojala još dva slična usjeka, ali su oba već bila zauzeta i ovo je bilo jedino mjesto gdje se Alea mogla usidriti. Nešto dalje od grebena je bio usidren jedan veći katamaran, ali tamo je dubina bila dvadeset pet metara, što je za Aleu bilo preduboko. Ako bih spustio sidro na toj dubini, ne bih ga više bio u stanju izvući jer bi težina lanca bila prevelika.

Peros Banhos ne samo da je puno veći od Salomona nego se – iako sam bio uvjeren da je to nemoguće – zaista pokazao i puno ljepšim. Od blještavih pješčanih plaža i jarko zelenih krošnji palmi do psihodelično tirkiznih voda lagune, sve je bilo previše lijepo da bi se riječima moglo dočarati. Fotografije samo donekle mogu prenijeti beskrajnu ljepotu ovog otoka iz bajke. Veselo pljuskanje valića na brašnjastom pijesku plaže, prigušenu a veličanstvenu tutnjavu okeana na dalekoj koralnoj barijeri, usplahireno kucanje srca probuđenog u ovom svijetu iz snova, nestvarnom a ipak sasvim stvarnom, fotografije ne mogu dočarati.

Greben koji je odvajao obalu otoka Moresby od bistrih voda lagune je bio jako širok. Aleu je od plaže razdvajalo punih 450 metara. Dok sam napumpao gumeni čamac, spustio ga u more, postavio motor, izvadio vesla iz spremišta, potrpio foto opremu u nepromočivu vreću, sišao u čamac i zaputio se prema grebenu, tražeći znakove gdje bi voda mogla biti malo dublja, bila je već sredina popodneva. Krenuo sam u istraživanje čarobnog mjesta u iskonskoj divljini i srce mi je bilo prepuno ushićenja.

Tokom sljedećih pet dana, koliko sam se zadržao na ovom fantastičnom otoku, ujutro i poslijepodne sam išao u fotografske ekspedicije, a u podne se vraćao na brod da jedem, malo predahnem i sklonim se od najjačeg sunca. Zavisno od stanja plime i oseke, do plaže nije uvijek bilo moguće doći čamcem i znalo se desiti da ga ostavim da leži na kamenju na 200 metara od obale, da bih poslije morao gaziti vodu do pasa da dođem do njega, par puta po mraku.



Pogled sa Alee prema otocima Ile de la Passe i Moresby

Otpriblike kilometar južno od otoka Moresby, more je u koralnoj barijeri koja razdvaja lagunu od otvorenog okeana usjeklo uski prolaz dug sto pedeset metara i širok desetak. Brz protok vode prilikom smjene plime i oseke nije na ovom mjestu dozvoljavao koralu da se učvrsti na pješčanom dnu koje je ovoj neobičnoj morskoj rijeci davalo intenzivnu tirkiznu boju. Već od prvog dana na Moresbyju, to mi je postalo omiljeno mjesto za plivanje. Dovezao bih se gumenjakom do početka rijeke, usidrio ga, s maskom na licu skočio u bistru vodu i dao se u istraživanje podvodnog svijeta. Od raznobojnog koralu, preko šarenih tropskih ribica, do raža, hobotnica, lignji i drugog svijeta, imalo se šta vidjeti. Nije mi međutim palo na pamet da je upravo ono što je održavalo taj morski prolaz otvorenim, naime brzi protok vode, za neopreznog plivača moglo predstavljati smrtnu opasnost.

Jednom prilikom, dok sam plivajući pratio malu kornjaču i divio se raznobojnom koralu, struja me počela nositi prema otvorenom moru, a da to nisam odmah primijetio. Kad sam shvatio šta se dešava, otkrio sam da me struja već odnijela dobrih pedeset metara od čamca za koji sam do tada vjerovao da se nalazi u neposrednoj blizini. Zapliva sam žurno prema čamcu da bih, na moj užas, otkrio da plivam skoro u mjestu! Struja je već bila toliko jaka da jedva da sam napredovao. Samo strah mi je dao snagu da pojačam ritam i uz veliki napor se uspijem dokopati čamca u zadnji čas. Moja mala morska rijeka se već pretvarala u brzak protiv kojeg se, da sam reagovao samo minut kasnije, ne bih uspio izboriti. Kako bi se ova avantura u tom slučaju završila, pod velikim je znakom pitanja.

Srećom, nisu se sve moje pustolovine na pustom ostrvu neplanirano preokretale u borbu za goli život. Niko ne ide na pusto ostrvo da tamo ostavi kosti. Cilj je zabaviti se, vidjeti i doživjeti nešto što nije dato svakome, a ne udaviti se ili biti pojeden. Ispričao sam kako sam se zamalo udavio, a sada da ispričam i za ovo drugo.

Otok Moresby i otok Ile de la Passe (imena otoka nisu bila jako maštovita i često su se ista imena pojavljivala na različitim atolima) razdvaja desetak metara širok vodeni rukavac koji presušuje u vrijeme oseke. Odvezao sam se čamcem uz taj rukavac i izvukao ga na plažu na Ile de la Passe, znajući da će voda ubrzo presušiti i da se neću moći vratiti na Aleu dok more ponovo ne nadode. Proveo sam jutro u istraživanju, a kad sam se umorio, sjeo sam u hlad na krivo deblo palme, da se zaštitim od sunca i sačekam povratak vode. Ubrzo se pojavila mala kraba koja je zaključila da moram biti dobar za jelo i počela me štipati za nožne prste. Nakratko sam istrpio taj napad na moj suverenitet zato da ga fotoaparatom zabilježim za buduće generacije, a onda sam odmahnuo nogom i odbacio napasnika na pijesak. Nesvjesna da se namjerila na jačeg od sebe, kraba se odmah vratila, odlučna u namjeri da me pojede, iako jedva da je bila veća od kutije cigareta. Jače sam zamahnuo nogom i odbacio je malo dalje, ali gladni mali razbojnik se istog časa ponovo vratio ne odustajući od svoje zle namjere. Ta igra se ponovila nekoliko puta, dok kraba nije konačno napustila bojno polje, poražena. Pokazao sam joj ko je tog dana bio glavni na Ile de la Passe!



Plaža na Ile de la Passe i otok Moresby u pozadini

Većina brodova koje sam zatekao na sidrištu kod otoka Ile du Coin premjestila se na otok Moresby istog dana kad i ja ili dan kasnije, i sad ih se tu nalazilo dvanaest. Posade su se naveče okupljale na plaži i razmjenjivale mornarske priče. U ovoj grupi je bilo puno djece, u dobi od jedne od trinaest godina, uz jednu nerođenu bebu koja je još bila u maminom trbuhu – na pustom otoku u sedmom mjesecu trudnoće! Laguna atola Peros Banhos je puna ajkula – poznata je po tome – ali dok su se dječica praćakala u plićaku ispred plaže, roditelji nisu izgledali ni najmanje opterećeni. Zaključio sam da od različitih načina na koje djeca mogu odrastati, boravak na tropskom otoku sigurno nije bio najgori.



Otok Diamant

Pet dana vrijeme me dobro poslužilo. Bilo je sunčano, nije bilo nevera i vjetar je puhao prilično regularno sa sjeverozapada. Šestog dana vjetar je oslabio i počeo da skreće prema zapadu, a zatim jugozapadu. Malo pomalo, Alea se zaokretala oko sidra dok joj se krma sve više i više primicala grebenu. Nisam mogao rizikovati da tako dočekam noć, pa sam izvukao sidro i zaputio se prema pet milja udaljenom sidrištu kod otoka Diamant. Prema obavještenjima koja sam dobio od drugih jedriličara, tamo je postojao široki pješčani plato prosječne dubine četiri metra gdje sam mogao mirno prenoćiti.

Iako mi je sunce sijalo ravno u oči, sidrište nije bilo teško pronaći jer se tamo već nalazila jedna jedrilica, pa sam jednostavno usmjerio pramac prema njoj. Pokazalo se da je u pitanju bio jedan njemački par koji je tu proveo nekoliko dana i ljubazno me ponudio

svježom ribom što sam rado prihvatio. Danima sam se hranio konzervama jer sam svo vrijeme posvećivao istraživanju otoka i nisam imao vremena za ribolov.

Sutradan me, da li od svježe njemačke ribe ili od nečega drugog, zabolio stomak. Bio sam slab i blijed, klecale su mi noge i nije mi se nigdje išlo. Međutim, nikako nisam mogao sebi dozvoliti da uskratim ljepotu ovog krasnog mjesta znatiželjnim očima Bosanaca i Hercegovaca. Ukrao sam se u gumenjak i proveo dan lutajući od plaže do plaže, od spruda do spruda, od koralnog grebena do koralnog grebena. Svako novo mjesto mi se činilo ljepše od prethodnog, a ono malo dalje mi se činilo još ljepše. Koral je ovdje izgradio čitav lavirint morskih prolaza i kanala koji su blještali na tropskom suncu i neodoljivo privlačili da se kroz svaki prođe čamcem i pogleda šta se nalazi s druge strane.

Naveče sam se vratio na Aleu, iscrpljen i zadovoljan. Legao sam rano, jer sam planirao rano ustati. Koliko god da sam želio ostati na ovom nestvarnom otočju još neko vrijeme, povratak na Salomon nisam mogao odgoditi. Dvadeset peti april je bio Mikeov rođendan i obećao sam mu da ću se vratiti na vrijeme da taj dan obilježimo zajedno, a zadana riječ se mora održati.

Moram priznati da sam sidro podigao teška srca. Kratkotrajni boravak na Perosu je bio vrhunac moje posjete Chagosu. Ako je Salomon bio mjesto gdje sam se zaljubio u Chagos, Peros Banhos je bio mjesto na kojem mi je srce zauvijek ostalo.



Na otoku Diamant

Krenuo sam u pola šest ujutro i zaputio se prema istoku ravno preko atola. Već sam ga dovoljno poznao i više me nije bilo strah da ću se nasukati na neki nevidljivi sprud. Kad sam izašao iz atola, usmjerio sam pramac prema Salomonu gdje sam ušao u jedan popodne. Sat kasnije, Alea je bila privezana na svoj sigurni vez pred otokom Boddam. Imao sam osjećaj da sam se, nakon osam dana godišnjeg odmora, vratio kući.

Za vrijeme boravka na Perosu nisam imao svježe ribe i hranio sam se konzervama, pa sam svratio do Yonite da iz njihovog zamrzivača uzmem komad wahooa. Mike i ja smo pred moj polazak na Peros ulovili dva velika wahooa i jedan dio ulova je pripadao meni. I bez toga, na Boddamu je svježija riba bila skoro zagarantovana. Često sam dobivao ribu na poklon jer su mnogi lovili više nego što su mogli pojesti. Ako bih uprkos tome ostao bez svježe ribe, išao bih u lov na bonite, male tune teške otprilike kilogram, kojih je bilo puno u laguni. Ništa nije bilo jednostavnije nego uloviti bonitu. Prvo je trebalo locirati jato smeđih nodija u ribolovu, jer gdje su bile ove morske ptice veličine goluba, tu su bile i bonite. Potom je dovoljno bilo sjesti u gumenjak i punom brzinom projuriti među pticama, vukući za čamcem varalicu privezanu na desetak metara najlona. Skoro svaki put bi se na udici zakoprčala bonita. Jedna je bila dovoljna za dva obroka i nikada nisam poželio uloviti više od jedne. Ribolovačka strast mi je u potpunosti nedostajala. U ribolov sam išao samo kad bih ogladnio i ulovljena riba je odmah završavala u tavi.

Ishrana mi, generalno govoreći, nije predstavljala problem. U Tajlandu sam ukrao ogromne količine hrane i imao sam dovoljno svega, od riže, makarona, brašna i mlijeka u prahu, do putera, mesa, ribe, voća i povrća u konzervama. Jedino mi je nedostajalo svježe voće i povrće. Posljednji pomelos sam pojeo početkom aprila, posljednji kupus i paradajz par dana kasnije i od povrća mi je preostao još samo luk. Da bih izbjegao avitaminozu, svaki dan sam uzimao jednu multivitaminsku tabletu. Takođe, često sam jeo kokosove orahe ili pio tečnost iz zelenih oraha koja je prepuna vitamina i minerala. Ova tečnost je sterilna i toliko je korisna da se može davati intravenozno. Od srca mladih palmi može se napraviti veoma ukusna salata, ali za tanjir salate potrebno je oboriti drveće od dva metra, što je veoma naporan posao a i izgledalo mi je kao šteta, iako ovde vjerovatno nikada neće zafaliti kokosovih palmi.

Ribolov i priprema hrane, održavanje reda i čistoće na brodu, često pranje veša i posteljine, neophodno zbog stalnog znojenja na tropskoj vrućini, uz druge obaveze koje se nisu mogle izbjeći, sve to je tražilo dosta vremena i truda. Preostalo vrijeme sam trošio u fotografskim ekspedicijama, plivanju u toplom, čistom moru ili u druženju, posebno sa Mikeom i Jill, s kojima sam se veoma zbližio i viđali smo se svakodnevno. Chagos je nenaseljen i očekivao sam da ću tamo pronaći mir i da ću manje-više biti sam. Mir sam pronašao, ali pronašao sam i nešto vrednije: pronašao sam prave prijatelje. Bilo je to mnogo više nego što sam se mogao nadati i na tome ću zauvijek ostati zahvalan.

Kad je stigao maj, Salomon su preplavile jedrilice selice. Polovinom maja bilo je prisutno preko šezdeset brodova. Maj je prelazna sezona, vrijeme promjene vjetrova kada se ekvatorijalna zona konvergencije sa svojim lošim i nepredvidljivim vremenom premješta prema sjeveru, dok se jugoistočni pasat postepeno primiče sve do Chagosa. U julu i avgustu pasat postaje jači i zaobilazak Madagaskara postaje teži i opasniji, pa mnoge jedrilice na putu iz Azije prema Africi i rtu Dobre nade biraju maj i juni za

prelazak južnog Indijskog okeana. Na ovom dugom putu, Chagos je prirodna stanica za odmor.

Moja dozvola boravka je isticala tek četvrtog juna i nimalo mi se nije žurilo sa napuštanjem Chagosa. S druge strane, lagani brodić poput Alee je imao interesa da krene ranije, dok pasatni vjetar nije bio suviše jak. Od iskusnijih jedriličara koji su već prošli tim putem čuo sam mnoge zastrašujuće priče i oklijevao sam koji put odabrati. Najlakše i najjednostavnije bilo bi krenuti ravno prema Madagaskaru. Međutim, između Chagosa i Madagaskara postojalo je nekoliko malih ostrva, usamljenih trunčica prašine izgubljenih u beskraj u okeana, čija me izolovanost privlačila. Posjeta bilo kojem od tih ostrva bila je povezana sa dodatnim teškoćama i opasnostima za koje ja nisam bio siguran da sam im dorastao. Prepun dilema, provodio sam mnoge sate nad nautičkim knjigama i pomorskim kartama, predomišljajući se kojim putem da krenem.

Najtežu varijantu je predstavljao otok Saint Paul, na 36 stepeni južne širine. Saint Paul je mali otočić, zapravo potopljeni vulkanski krater, površine svega šest kvadratnih kilometara. Tamo me privlačila mogućnost da vidim pingvine. Međutim, nakon dugog predomišljanja, odbacio sam tu opciju iz više razloga: plovidba u vjetar protiv pasata i velikih valova koje on podiže bila bi ekstremno naporna, možda i nemoguća za Aleu; stotinjak metara široki prolaz koji vodi u unutrašnjost kratera veoma je plitak – najveća dubina ne prelazi dva metra i nisam mogao biti siguran da ću uopšte uspjeti pronaći pravo mjesto za ulazak; dubina u krateru je pedeset metara što je preduboko da bi Alea tu mogla spustiti sidro; krater je, osim na ulazu, okružen visokim i strmim liticama gdje se ne bih mogao ni privezati ni iskrcati, a vjetar na takvom reljefu neizbježno proizvodi vrtloge koji bi gurali Aleu u svim pravcima i lako bi je mogli odgurati na stijene. Saint Paul je jednostavno bio izvan domašaja mojih i Aleinih mogućnosti.

Više nego Saint Paul, privlačio me koralni greben Cargados Carajos na šesnaest stepeni južne širine. Ovaj veliki greben se protezao od sjevera ka jugu na dužini od pedeset kilometara i na njegovom južnom kraju su se nalazila dva manja ostrva. Preporučeno sidrište se nalazilo u zaklonu iza ta dva ostrva. S obzirom da se greben nalazio duboko u području pasatnog vjetra, vjetar je u teoriji trebao uvijek puhati sa jugoistoka, dok su otoci pružali zaštitu od valova iz istog smjera. Puno vremena sam proveo mozgajući da li je greben bolje zaobići sa sjevera ili sa juga, jer je i jedna i druga varijanta imala svoje nedostatke, sve dok mi neko nije ispričao kako je jedna jedrilica nastradala na tom grebenu. Brod je bio na sidru dok se vlasnica, jedna Njemica koja je plovila sama, nalazila na kopnu kad je iznenada naišla nevera. Vjetar je naglo okrenuo na zapad i bacio brod na greben, dok je ona to bespomoćno posmatrala s plaže, nemoćna da bilo šta preduzme. U civilizaciju su je vratili ribari sa Mauricijusa koji imaju bazu na otocima.

Nakon te priče, Cargados Carajos mi je ohladio i počeo sam razmatrati manje radikalne varijante, kao otok Tromelin na šesnaestom stepenu južne širine, 240 nautičkih milja istočno od Madagaskara, ili pak Smaragdno more, u blizini ulaza u zaliv Diego Suarez na sjeveru Madagaskara. I ove opcije su bile povezane sa poteškoćama. Tromelin je veoma mali otok bez adekvatnog sidrišta, a Madagaskar je mjesto gdje se brodovi ne ostavljaju bez nadzora jer bi lopovi za par sati opuhali sa broda sve osim jarbola i kobilice. Tropska egzotika nema samo zgodne strane.

Jedanaestog maja Mike me snabdio sa 160 litara vode i pozvao me na večeru. Jill je bila sjajna domaćica i obroci koje je spremala bili su kraljevski. Nažalost, bila je to oproštajna večera, istovremeno obilježena toplinom prijateljstva i sjetom zbog rastanka. Narednog dana sam pomogao Mikeu da sa pomoćnog čamca na brod podigne vanbrodski motor od 15KS koji je bio jako težak, a zatim sam skočio u vodu da mu asistiram pri oslobađanju sidrenog lanca. Kad je stigao na Salomon, Mike je omotao oko koralne hridi lanac od glavnog sidra. Sada je morao brodom polako kružiti oko hridi i postepeno izvlačiti lanac dok sam ja s ronilačkom maskom na licu gledao pod vodu i davao mu instrukcije kako da manevriše. Ta operacija je potrajala petnaestak minuta i odvila se bez problema. Zatim smo mahнули jedni drugima posljednji put, a onda se Yonita, krasna dvojjarbolna jedrilica od šesnaest metara, zaputila ka izlazu iz lagune. Sat i po kasnije nestala je iz vida na otvorenom moru.

Vratio sam se na Aleu ispunjen tugom. Otkako sam se vratio sa Perosa, svakodnevno sam provodio vrijeme sam Mikeom i Jill. Zajedno smo jeli, pili, pričali i smijali se. Navikao sam se na njihovo prijateljstvo i sada, kada su otišli, znao sam da će mi beskrajno nedostajati.



Yonita usidrena pred otokom Boddam

Tokom sljedeća četiri dana, Salomon su napustili Muggel, Le Crabe i Markoen, brodovi s kojima sam prethodne godine prošao Crveno more. Dan mog vlastitog odlaska takođe se nezaustavljivo primicao i vrijeme je došlo da počnem pripremati brod za nemirna mora juga. Alea je dva i po mjeseca služila kao plutajuća kuća i mnoge stvari

koje su bile u svakodnevnoj upotrebi nalazile su se svuda u kokpitu i u kabini. Sve je to sada trebalo složiti i spakovati u spremišta, zato da ne bi, kada Alea bude posrtala i valjala se na valovima od četiri metra, letjelo po cijelom brodu.

Da bih bio spreman za svaku eventualnost, trebalo je imati pri ruci olujno jedro i nepromočivu odjeću. Kanisteri sa dizel gorivom takođe su trebali biti lako dostupni, u slučaju da budem morao koristiti motor zato da hrani strujom autopilot. Solarne ploče već neko vrijeme nisu uspijevale napuniti akumulatore do kraja, a uzrok tome nije mi bio jasan. Proveo sam mnogo vremena čisteći i pritežući sve električne spojeve, ali to nije dalo nikakve rezultate i nisam mogao donijeti nikakav konačan zaključak.

Na uzburkanom moru mogućnost kuhanja će biti ograničena pa je trebalo razmisliti o najboljem načinu upotrebe vode i hrane. U kabini je sve moralo biti spakovano u spremišta ili dobro pričvršćeno, jer u slučaju prevrtanja... Hm, radije ne bih o prevrtanju. Odlučio sam da čvrsto vjerujem da neće biti prevrtanja, ali da ipak preduzmem sve moguće predostrožnosti.

Najvažnije od svega je bilo da za iskušenje koje me iščekivalo pripremam sebe. Morao sam se mentalno spremati da se suočim sa lošim vremenom i teškim morem, da provodim duge sate za kormilom za slučaj da autopilot otkáže, da preskočim obrok ili dva u slučaju nužde. Svakako nisam priželjkivao nijednu od ovih nedaća, ali ako bi došlo do toga da se moram boriti s njima, želio sam ih dočekati čvrstog duha, gledajući ih pravo u oči.

Vjetar se sredinom maja ustalio na jugoistoku. Jedan za drugim, brodovi su napuštali sidrište ispred otoka Boddam i premještali se na veliki pješćani sprud ispred otoka Takamaka. Tim sprudom je u vrijeme smjene plime i oseke tekla veoma jaka struja i bio je otvoren prema valovima sa sjevera. Dok je vjetar puhao sa jugoistoka, sprud je bio prilično siguran, ali u slučaju jake nevere sa sjevera, što se nije moglo potpuno isključiti, mogao je postati veoma opasan i tu je u proteklim godinama već nastradalo nekoliko brodova.

Richard sa Mr. Curlyja mi je predložio da se usidrim na jednom manjem sprudu na zapadnom kraju otoka Fouquet koji je bio manje izložen i gdje nije bilo nikoga. Obećao je da će mi pokazati odgovarajuće mjesto, kao i da će mi pomoći prilikom vađenja lanca na koji je Alea bila privezana. Prilikom postavljanja lanca pomogao mi je Hanes, ali Hanes je otišao i sada sam morao ili zamoliti nekog drugog da mi pomogne ili ostaviti lanac na dnu mora. Dubina od šest metara je u to vrijeme za mene bila velika, ali tokom boravka na Chagosu, plivajući skoro svakodnevno i zaranjajući ponekad, malo sam se izvještio i odlučio sam da probam. Lanac mi je još mogao dobro doći.

Dvadeset prvog maja u 10:30, u vrijeme kad je oseka bila maksimalna, Richard je došao pomoćnim čamcem. Prvo smo premjestili Aleu na jedan slobodan vez pedesetak metara dalje. Zatim me Richard vratio do mjesta gdje je trebalo roniti. Spustio sam se u vodu i morao zaroniti pet ili šest puta dok sam uspio kombinerkama odvrnuti škopac i osloboditi lanac na mjestu gdje se zavukao pod hrid. Sve mi je to pošlo za rukom bolje nego što sam se nadao i čak sam uspio ostati pod vodom malo duže nego što sam očekivao da ću moći, dovoljno dugo da se oko mene, poput kakvog živog oblaka, okupi veliko jato malih plavih ribica. Pomislio sam da sam trebao češće ovako roniti, ali sad je bilo kasno.

Kad smo izvukli lanac, otišao sam s Richardom na Aleu gdje smo popili čaj, a zatim me on sproveo među hridima do sidrišta kod otoka Fouquet. Kad sam spustio sidro, Richard je otišao a ja sam poduzeo da po krmi postavim drugo sidro. Alea je bila usidrena na nekoj vrsti podvodnog pješčanog brijega koji se dosta strmo spuštao u dubinu. Da bih mogao spustiti glavno sidro u plitku vodu, na dubini od četiri metra, morao sam prići blizu obali, što je značilo da bi se u slučaju udara vjetra sa sjeverozapada Alea mogla nasukati na plažu. Tako nešto nisam mogao dozvoliti, a jedini način da se osiguram od takve neslavne propasti bio je postavljanje drugog sidra.

U gumenjak sam ubacio sidro, lanac koji sam upravo podigao sa dna mora i šezdeset metara konopca. Jedan kraj konopca sam zavezao za sidreni lanac na pramcu, a zatim sam se odvezao čamcem dokle mi je konopac dozvolio, pedesetak metara iza Alee. Na slobodni kraj konopca sam učvrstio lanac, a lanac na sidro. Spustio sam sidro preko ruba čamca u more i kako je sidro tonulo, ispuštao lanac za njim. Težina lanca je postajala sve veća i klizio mi je kroz ruke sve brže i brže, tako da ga na kraju nisam više mogao kontrolisati niti odvojiti od površine čamca koju sam pokušavao zaštititi od trenja i pritiska. Lanac mi je na kraju nekontrolisano izletio iz ruku i povukao konopac za sobom na dno mora. Krmeno sidro je bilo postavljeno, a da li će držati u slučaju potrebe, to nisam mogao znati, mogao sam se samo nadati.



U sezoni jugoistoka, jedrilice se sidre pred otocima Fouquet i Takamaka

Iako je otok Fouquet bio ljepši od otoka Boddam, vremenski uslovi su određivali kada i gdje se moglo sidriti. U vrijeme dominacije sjeverozapadnog vjetra, pravo mjesto za sidrenje je bilo pred otokom Boddam. Sada, kad je vjetar okrenuo na jugoistok, pravo mjesto je bilo u zavjetrini otoka Takamaka i Fouquet. Vrijeme je bilo uglavnom nestabilno, sa skoro svakodnevnim neverama koje srećom nisu bile jake. Kiša nije pogodovala fotografiji, pa uprkos naporima da zadnje dane na Chagosu upotrijebim što produktivnije, u tome nisam imao puno uspjeha.

Otkako se vjetar ustalio na jugoistoku, noći su postale svježije i kad bi se kabina poslije ponoći ishladila, osjećao sam potrebu da se pokrijem plahtom. Pretpostavio sam da će, kako budem išao prema jugu, vrijeme biti još svježije jer je otpočinjala južna zima.

Imao sam još jako puno posla. Trebalo je spakovati vodu, gorivo i jedra na odgovarajuća mjesta; skinuti đenovu i na njeno mjesto postaviti prečku, to jest, zamijeniti veće prednje jedro manjim; osloboditi se velike boce gasa koju sam poklonio Ronu i Eyleen sa Tiggera; kad za to dođe vrijeme, spremi rezervo sidro i lanac u kaljužu, na dnu broda; preći svježim silikonom mjesta gdje su pripone pričvršćene za palubu; skočiti u more i očistiti vodenu liniju i propeler od nakupljenih algi; promijeniti kućište osigurača i osigurač od ventilatora motornog prostora (ovo je bio razlog zašto je ventilator prestao raditi); presuti sav preostali benzin u jedan kanister i spakovati ga u spremište; spakovati sve drugo što još nije bilo spakovano; popiti posljednjih nekoliko limenki piva i isključiti frižider.

U pripremama za polazak, druženju sa posadama koje su još bile tu, ali čiji broj se svakodnevno smanjivao, i cjelodnevnim sumnjama i nedoumicama koje su me mučile, proteklo je zadnjih petnaest dana na Salomonu. Kako je moje vrijeme nezaustavljivo isticalo, pomisao na polazak mi je sve teže padala. Chagos je jedan od posljednjih netaknutih kutaka koji su preostali na planeti. Njegova ljepota je čarobna, bezvremenska. Privikao sam se na tu ljepotu – kako ću sada živjeti bez nje? Sjetio sam se stare kletve „dabogda imao pa nema“ i bilo mi je jako teško.

Tokom svih petnaest dana pred otokom Fouquet imao sam uporne glavobolje koje nisam znao čemu da pripišem. Da li sam povrijedio uho prilikom zaranjanja da izvučem lanac sa dna mora? Da li su glavobolje bile psihosomatskog porijekla? Da li me jednostavno bilo strah? Priznajem, moj avanturistički duh je malo splasnulo pred stvarnim poteškoćama koji su me očekivale. Sezona uragana u južnom Indijskom okeanu završavala se polovinom maja, ali to nije potpuno isključivalo svaku mogućnost nevremena, a ja nisam imao načina da na okeanu dođem do vremenske prognoze. Da bih se ohrabrio, govorio sam sebi da ni Kolumbo nije imao vremensku prognozu pa je otkrio Ameriku. Ipak, možda ja nisam bio Kolumbo.

Koliko god vrijeme na pustom otoku izgledalo kao da stoji, to je ipak bila samo iluzija. Tok vremena se nije mogao zaustaviti i petog juna stigao je dan rastanka. Žudnja da na Chagosu ostanem zauvijek se nije mogla pretvoriti u realnost, put se nije više mogao odlagati. Izašao sam na palubu i započeo sa izvlačenjem sidara. Ovaj prilično težak posao, jer je zadnje sidro bilo na dubini većoj od dvadeset metara, je tražio dosta truda i vremena. Kad su oba sidra izvučena iz mora, podigao sam jedra i upravio pramac ka izlazu iz lagune. Nekoliko minuta kasnije izašao sam iz atola i našao se na otvorenom moru. Pozdravio sam radio vezom jedrilice koje su ostale na sidrištu i usmjerio pramac prema Peros Banhosu. Želio sam se zaustaviti dva-tri dana na Perosu i na taj način se oprostiti od njega.

Sa povoljnim vjetrom, Alea je brzo napredovala i stigla na prolaz između otoka Grande Ile Coquillage i Petite Ile Coquillage, na istočnoj strani atola, u jedan popodne. Sidrišta koja sam ranije koristio, kod otoka Moresby i Diamant, sada se zbog smjera vjetra nisu mogla koristiti. Umjesto toga, potražio sam zaklon u zavjetrini otoka Grande Ile Coquillage. Pronašao sam jedan pješčani sprud na južnom kraju otoka i odlučio tu spustiti sidro.

Ovo sidrište je bilo slično sidrištu ispred otoka Fouquet, s tim da se pješčani brijeg spuštao pod vodu još strmije nego na otoku Fouquet. Na mjestu gdje je voda bila plitka, pješčana zaravan je bila vrlo uska i završavala se koralnim grebenom. To je

značilo da sam sidro morao spustiti neugodno blizu grebenu. Jasno je bilo da sam morao po krmi postaviti drugo sidro, jer bi se u slučaju da vjetar okrene, Alea odmah našla na grebenu. Odmah sam preduzeo da uradim taj nimalo lagan posao i tek kad je drugo sidro bilo spuštено, sjeo sam u kabinu da predahnem i nešto pojedem. Atol Peros Banhos je jako veliki, preko dvadeset pet kilometara u prečniku, i ako bi vjetar puhnuo sa sjeverozapada, ne samo da bi pogurao Aleu prema grebenu, nego bi podigao i prilično velike valove što bi sidrište učinilo potpuno neodrživim. Upravo zato što na Perosu nije bilo sigurnog sidrišta zaštićenog sa svih strana, u sezoni jugoistočnog vjetra svi brodovi su bili na Salomonu. Osim mene, na Perosu nije bilo nikoga. Tek sada, po prvi put, našao sam se potpuno sam na pustom ostrvu.

Otok Grande Ile Coquillage je dugačak, uzak i pomalo zakrivljen, nalik na veliku bananu prekrivenu palmama. Otok je sa svih strana okružen koralnim grebenom i pristup čamcem do plaže nije bio moguć u vrijeme jake oseke. Čamcu nije potrebna velika dubina, dovoljno je dvadesetak centimetara, a pošto sam se tu nalazio u vrijeme kada plime i oseke nisu bile jake, nad grebenom je uvijek bilo dovoljno vode za prolazak.



Alea pred otokom Grande Ile Coquillage. Svjetlija boja ispred Alee pokazuje pješčani sprud, dok tamne crte i oblici označavaju pogibeljni koralni greben.

Na strani okrenutoj unutrašnjosti atola, greben se kao odsječen završavao vertikalnom stepenicom i tu je na dubini od dva metra započinjao nanos pijeska na kojem je Alea bila usidrena. Desetak metara od grebena, dubina je bila pet metara i na tom mjestu sam spustio sidro. Pješčana padina je zatim postajala strmija i iako sam ispustio

svoga dvadesetak metara lanca, dubinomjer je pod Aleom pokazivao dubinu od petnaest metara. Krmeno sidro se nalazilo na još većoj dubini ali tačno na kolikoj, nisam znao.

Dok sam spustio sidra i jeo, već je bila sredina popodneva i nije bilo vremena za gubljenje. Spustio sam gumenjak u vodu, postavio na njega vanbrodski motor, potrpao foto opremu u nepromočivu vreću i krenuo u istraživanje. Oprezno sam krenuo preko dvjesto metara širokog grebena i ubrzo se našao pred veoma strmom pješčanom plažom. Ne želeći rizikovati ništa na mjestu gdje mi niko nije mogao priskočiti u pomoć, uz dosta napora sam izvukao čamac na vrh plaže i krenuo u šetnju.

Otok je bio veoma lijep. Na njegovom južnom kraju, dugi uski jezičak plaže protezao se daleko u more i na njemu su se u plitkoj vodi sudarali valići iz dva smjera. Topla voda i mekani pijesak prosto su pozivali da se prošetam do kraja spruda dugog preko sto metara, obasjanog zlatnim suncem popodneva. Onome ko bi taj prizor posmatrao izdaleka, izgledalo bi bez sumnje kao da hodam po vodi.

Vratio sam se na plažu i krenuo prema vanjskoj strani otoka. Pijesak je ovdje bio kompaktniji i bilo je lakše hodati. Koralna barijera je bila široka, pješčanu plažu je od dubokog mora i velikih okeanskih valova štitilo četiri stotine metara grebena i to je vjerovatno bio razlog zašto je dvadesetak metara široka plaža uspjela opstati na cijeloj dužini vanjske strane otoka. Polako sam hodao dok su redovi palmi promicali sa moje lijeve strane a sitni valići zapljuskivali ivicu pijeska sa desne. Svako malo sam zastajkivao i osvrtao se oko sebe jer nisam znao kuda prije da gledam, toliko je sve bilo lijepo. Zaustavio sam se otprilike na sredini otoka i sjeo na jednu palmu koja je rasla horizontalno. Bio sam već umoran i odlučio sam da malo sjednem u hladovinu i upijam u sebe vanvremensku ljepotu nestvarnog prizora pred mojim očima. Huka okeana na koralnoj barijeri, veličanstven zvuk koji se mora doživjeti da bi se mogao pojmiti, dopirala je do mene nošena vjetrom. Stotine ptica su kružile iznad mene, pitajući se ko ili šta je ovo. Mnoge među njima vjerovatno nikada nisu vidjele čovjeka.

Na tom divnom mjestu sam sjedio jedan sat. Kad sam se odmorio, malo sam prohodao i snimio nekoliko fotografija. Dok sam nepomično stojao na plaži i posmatrao okean, jedna bluna mi je pokušala sletjeti na glavu. Ugledao sam njenu sjenu dok se raširenih krila spremala da sleti, okrenuo se i pokušao je snimiti. Nisam u tome uspio kao što ni ona nije uspjela u svom pokušaju slijetanja. Bila je to situacija dvostrukog neuspjeha, neopisivo smiješna.

U kasno popodne sjene palmi su prekrile cijelu plažu i pošto nisam htio da me na otoku zatekne mrak, krenuo sam nazad na brod. Svukao sam čamac do vode i preko grebena se vratio na Aleu. Odmah sam zamijesio hljeb jer sam sljedećeg jutra imao namjeru poraniti na otok i nisam htio gubiti vrijeme na spremanje doručka.

Sidrište je bilo daleko od idealnog. Alea se valjala s boka na bok, vjetar je zviždao u priponama, oblaci su prekrili zapadni obzor i zalaska sunca nije bilo. Nakon kratkog tropskog sutona, pao je mrkli mrak. Da sam mogao pronaći bezbjedno sidrište, rado bih na ovom fantastičnom mjestu ostao više dana, ali bezbjednog sidrišta ovdje nije bilo i osjećao sam se nesigurno i ranjivo. Dok se hljeb polako pekao u šerpi, razmišljao sam o tome koliko mi je značilo prisustvo drugih jedriličara na pustom otoku koji, zahvaljujući njima, zapravo nije bio pust. Tek sada sam se stvarno nalazio sam na pustom otoku i otkrio sam da mi nije bilo nimalo svejedno.

Kad je hljeb bio gotov, došlo je vrijeme za možda ponajveći izazov ovog uzbudljivog dana: trebalo je u sebi pronaći snage da se opustim i zaspem. U tome sam

nekako uspio i spavao do dva iza ponoći kad me probudila huka vjetra i bubnjanje kiše po palubi. Izašao sam vani da osmotrim. U mraku nisam mogao vidjeti mnogo, osim da je vjetar i dalje bio jugoistočni i potiskivao Aleu dalje od grebena. Sidro je držalo, što je bilo najvažnije, pa sam se vratio u krevet. Ipak, dugo nisam mogao zaspati i ležao sam u mraku ispunjen nemirom, osluškujući nevrijeme.

Ustao sam u pola šest i iskrcao se na obalu u pola sedam. Jutro je osvanulo sunčano, ali vedrina nije potrajala. Ubrzo se se navukli oblaci i moji fotografski napori su bili u znatnoj mjeri ometeni. Prošao sam unutrašnjom stranom do sredine ostrva gdje je jedno veliko drvo sprečavalo dalji prolaz. Zatim sam otišao na vanjsku stranu i došao takođe do polovine ostrva. Tu sam se zaustavio. Plaža je bila prohodna i moglo se doći sve do sjevernog kraja ali već sam bio umoran i gladan i u pola dvanaest vratio sam se na brod da jedem, ispraznim karticu i dopunim bateriju fotoaparata.

Ostrvo je bilo prepuno ptica, čak i više nego ostrvo Mapou na Salomonu. Ovdje sam bio u prilici pobliže vidjeti fregate, velike crne ptice nalik na lešinare koje ne vole same loviti ribu nego napadaju blune i od njih otimaju ulov koji nose mladima. Bio sam svjedok nekoliko takvih napada i razmišljao kako kriminal i otimačina nisu bili rezervisani samo za ljudsku vrstu. Uprkos tim neprijateljskim odnosima, u krošnjama palmi blune i fregate su sjedile jedne do drugih. Da su blune bile u stanju stvoriti neku vrstu države i vojne sile, možda bi se bile u stanju zaštititi od većih i jačih fregata, ali izgleda da im ta ideja nije pala na pamet.

Poslijepodne sam se ponovo iskrcao na ostrvo. Oblaci su se razili pa je bilo sunčano i toliko vruće da sam veći dio vremena proveo tražeći hladovinu. Zašao sam u džunglu dokle se moglo zaći, što nije bilo duboko jer je većim dijelom bila neprohodna. Snimao sam ptice u vrhovima krošnji, što nije dalo najbolje rezultate jer su palme bilo jako visoke. Poslije sam opet neko vrijeme sjedio na onoj položenoj palmi i uveče se vratio na brod jako umoran. Odlučio sam da sljedećeg dana pređem na pogodnije sidrište kod otoka Fouquet (na Perosu je postojao otok Fouquet, kao i na Salomonu; Fouquet je morao biti neki kapetan jedrenjaka koji je, kao i Moresby, svojevremeno kartografisao ova ostrva) i da tamo obavim konačne pripreme za polazak prema Madagaskaru. Morao sam se pomiriti sa neizbježnim – divnoj avanturi na Chagosu došao je kraj.

Spavao sam loše, sanjao mučne snove ispunjene olujama i brodolomima i nekoliko puta se u pomrčini trzao iz sna, okupan znojem. Kad sam konačno otvorio oči u prvoj svjetlosti jutra, ugledao sam kvadrat sivog neba uokviren otvorom ulaza kabine.

„Oblačno je“, pomislio sam, „nema svrhe žuriti na obalu ili ustajati iz kreveta. Bolje je odspavati još malo.“

Prije nego što sam zatvorio oči, pogledao sam ipak na sat i vidio da je tek pola šest.

„Nije oblačno tupane“, rekoh sebi, „sunce još nije izašlo. Izađi vani i možda ćeš biti obradovan lijepim izlaskom sunca.“

Protegao sam se u krevetu, zijevnuo, ustao, izašao u kokpit i trenutno se sledio. Tokom noći Alea se zaokrenula za 180° i umjesto prema jugoistoku, kao što je trebalo, pramac je bio okrenut sjeverozapadu. Krma, sada okrenuta prema ostrvu, se nalazila na samo nekoliko metara od grebena. Čitavo sjeverozapadno nebo prekrivao je zastrašujući crni oblak iz čijeg pravca je puhao vjetar od 15 čvorova. Nisam imao ni sekunde za

gubljenje. Krmeno sidro je zasad držalo brod na nekoliko metara od grebena, ali kada nevera stigne do Alee, što je bilo pitanje minuta, vjetar će naglo ojačati i zategnuti sidrenjak. Da li će ga zategnuti toliko da krma udari od greben, nisam želio saznati. Kormilo je najslabiji i najizloženiji dio broda. Jedan jedini udarac od greben mogao ga je onesposobiti, što bi značilo kraj Alee, a možda i moj, jer niko nije znao da sam ovde.

Upalio sam motor, obukao kišnu jaknu i pojurio na pramac da izvučem sidra. Pokazalo se da je to nemoguće. Oba sidrenjaka su pod pritiskom vjetra bila zategnuta u obliku slova "V" i svakom pokušaju podizanja jednog sidra, odupiralo se ono drugo. Zastao sam na tren, oklijevajući šta da radim. Oblak se u međuvremenu približio i već je stigao skoro iznad Alee. Tamna crta snažnog udara vjetra brzo se primicala preko sive površine mora i na obrazu sam počeo osjećati prve kapi kiše. Morao sam hitno djelovati.

Jedini način da se izvučem iz ove situacije bio je da napustim jedno sidro. Dograbio sam bokobran koji mi je na svu sreću bio pri ruci na pramcu, brzo ga privezao za konopac krmenog sidra, oslobodio konopac sa bitve i bacio ga u more. Zatim sam svom snagom počeo izvlačiti lanac glavnog sidra. Bojao sam se da će Alea pod pritiskom vjetra brzo krenuti prema grebenu ali to se nije odmah desilo i zahvaljujući tome sam dobio nekoliko dragocjenih sekundi.

Lanac je davao znatno veći otpor nego što sam očekivao. U bljesku svojevrsnog prosvjetljenja shvatio sam da se sidro nije nalazilo tamo gdje sam ja mislio da se nalazi, na dubini od pet metara. Sidro se nalazilo na većoj dubini, malo dalje od grebena, što je omogućilo, kad je vjetar okrenuo, da se oba sidrenjaka zategnu. Možda je upravo to spasilo Aleu. Krmeno sidro samo za sebe možda ne bi bilo dovoljno.

U tom trenutku, nevera je udarila punom snagom. Borio sam se da izvučem mokat i klizav lanac dok su me krupne kapi kiše poput hiljade osica šibale u lice, a pramac počeo poskakivati na krijestama valova koje su postajale sve veće i sve jače. Pod pritiskom vjetra otpor lanca je ubrzo postao preveliki i nisam ga više mogao savladati snagom ruku. Zaglavio sam lanac na bitvu, požurio u kokpit, uključio vožnju naprijed i krenuo da pređem Aleom preko sidra i na taj način smanjim pritisak na lanac. Već sam bio suviše blizu grebena. Dubina pod Aleom je bila tri metra i valovi su se razbijali na samo par metara iza krme. Vjetar je bio jak i bilo je potrebno nešto vremena dok je motor savladao njegov pritisak i dovezao Aleu iznad sidra. Prebacio sam mjenjač u neutralni položaj i odjurio na pramac. Brzina je sada bila sve.

Zgrabio sam lanac i počeo ga navlačiti kao sumanut. Otpora nije bilo ali znao sam da sidro mora biti na pramcu u roku od nekoliko sekundi. Nipošto se nije smjelo dopustiti da se ponovo zakači u plitkoj vodi. Vukao sam lanac svom silom, osvrćući se stalno i pokušavajući ocijeniti koliko je još prostora ostalo prije nego što osjetim udarac krme od stijene. Kad je sidro konačno zveknulo na svoje mjesto na pramcu, odjurio sam u kokpit. Udaljenost između grebena i Alee nije bila veća od metra i dubinomjer je pokazivao svega dva metra.

Uključio sam vožnju naprijed i dao puni gas. Međutim, brod nije auto i ne može istog časa krenuti, posebno ako se bori protiv trideset čvorova vjetra. Osim toga, brod se uvijek postavlja poprečno u odnosu na vjetar i Alea se nalazila paralelno sa grebenom. Da bih mogao skrenuti u vjetar i udaljiti se od grebena, bilo je potrebno da brod stekne dovoljnu brzinu da bi reagovao na kormilo. Beskonačne su bile sekunde dok sam gledao valove kako se razbijaju na grebenu samo metar od Aleinog boka, dok je Alea postepeno

ubrzavala i kroz huku vjetra i tutnjavu mora malo pomalo se odmicala od smrtne opasnosti.

Cijelo nebo je sada bilo potpuno crno i oko Alee je vladao sumoran sivi polumrak. Jaka kiša je ograničavala vidljivost na manje od pedeset metara. Da se ne bih izgubio, odmakao sam se od grebena samo petnaestak metara, toliko da se osjetim na sigurnom, ali da ga istovremeno mogu držati na oku. Ispred broda i po desnom boku nisam vidio ništa. Na lijevoj strani traka svjetlije vode je istovremeno označavala pogibeljnu pličinu i putokaz koji sam trebao slijediti dok ne nađem na prolaz u grebenu koji će mi omogućiti da izađem na otvoreno more.

Vjetar je dolazio s boka pa sam odmotao trećinu prednjeg jedra i ugasio motor. Pod pritiskom jedra, Alea se smirila na valovima i ubrzala. Malo sam odahnuo. Izgledalo je da je neposredna opasnost izbjegnuta. Dok je kiša pljuštala po nepromočivoj jakni i golim nogama, stojao sam za kormilom i posmatrao kako greben promiče pored mene. Nakon pola sata žuto-zelena boja plićaka je ustupila mjesto modro-zelenoj nijansi dublje vode u prolazu između grebena. Skrenuo sam i kroz prolaz dubine šest metara izveo Aleu na otvoreno more. More je postalo tamnosivo, dubina je nestala sa dubinomjera. Valovi su narasli i postali konfuzni, ali barem privremeno, bili smo bezbjedni.

Nisam bio siguran šta da radim dalje. Nisam želio zauvijek ostaviti sidro u moru, ali nisam mogao ni znati koliko dugo će nevjrijeme trajati. Nevere tipično traju oko sat vremena, ali nije bilo načina da se unaprijed sazna da li je ovo bila obična nevera ili ozbiljna nepogoda koja se mogla razvući danima. Čamac sam vukao za Aleom. To je bilo nepoželjno na uzburkanom moru ali nisam imao vremena da ga podignem kad je nevjrijeme udarilo, a sada nisam imao mogućnosti da to učinim.

Odlučio sam da vozim lijevo-desno ispred atola i sačekam razvoj događaja. Sat kasnije, kiša je stala i vjetar je oslabio, a zatim je stao i on. Upalio sam motor i krenuo nazad. Pola sata kasnije, pod sjajnim jutarnjim suncem i vedrim nebom bez ijednog oblačka, pronašao sam bokobran koji sam ostavio u vodi i privezao Aleu za sidro koje je ostalo na dnu mora. Teško je bilo zamisliti da je samo dva sata ranije na ovom istom mjestu bjesnilo nevjrijeme i Alea se zatekla na rubu propasti. Tirkizni sjaj lagune, bjelina pješčane plaže, zelene krošnje palmi pod čistim plavim nebom, nalikovali su sada čarobnoj pjesmi sirena, prizori nestvarne ljepote iza koje se skrivala smrtonosna opasnost. Sišao sam u kabinu, skuhao čaj i sjeo da doručkujem.

Nakon doručka sam podigao sidro i zaputio se preko lagune prema jedanaest milja udaljenom otoku Fouquet. Vrijeme je ostalo sunčano, plovidba je protekla bez događaja i tri sata kasnije, na širokom pješčanom sprudu na kojem sam spustio sidro, dobrodošlicu mi je poželjelo jato delfina. Ovdje je bilo puno više prostora, ali je na slabo zaštićenom sidrištu bilo dosta bibavice i Alea se poprilično ljuljala. Iako sam ovdje namjeravao provesti samo jednu noć, poučen iskustvom od jutros, odmah sam krenuo da postavim drugo sidro. Nije to bio mali posao. Trebalo je spustiti čamac u more, postaviti motor na čamac, spustiti sidro, lanac i konopac u čamac, spojiti jedan kraj konopca pomoću škopca na glavni sidreni lanac a drugi na lanac koji je bio u čamcu i zatim taj lanac na sidro. Poslije toga trebalo se odvesti čamcem pedeset metara iza broda, dok se konopac ne zategne i prebaciti sidro preko ruba čamca u more. Zatim se trebalo vratiti na brod i ispustiti još pet metara glavnog lanca tako da spoj lanca i konopca potone na dno i da se brod slobodno okreće oko glavnog lanca.

Dok sam to sve uradio, bilo je već tri popodne i bio sam toliko umoran da mi se uopšte nije izlazilo na kopno. Radije bih legao u kabinu i odmarao. Nisam međutim htio propustiti da pogledam i ovo ostrvo. Bila mi je to posljednja prilika da prošetam rajskim plažama Chagosa. Nisam mogao znati da li ću ikada biti u prilici ponovo doći ovde, ali mnogo je veća šansa bila da neću nego da hoću.

Prikupio sam snagu, odvezao se na kopno, uz dosta napora izvukao čamac na strmu pješčanu obalu i uputio se u šetnju. Otok se pokazao manje interesantnim od svih koje sam do tada vidio. Na njemu skoro da nije bilo života, jedva koja čigra i rak samac. Na plažu je more izbacilo puno svakovrsnog otpada, od plastičnih flaša, poderanih japanki, kanistera od motornog ulja i fudbalskih lopti, do komada ribarskih mreža i malih okruglih plutača koje su ribari izgubili. Ove plutače su mogle nekome poslužiti pa sam ih prikupio i odnio u šumu izvan domašaja valova. Zatim sam iskopao rupu u pijesku, prikupio u nju sav otpad i zapalio ga. Sunce je već bilo zašlo i vatra je plamsala sjajno spram dubokog plavetnila sutona. Posmatrao sam dva metra visoke plamenove kako sukllaju u zrak i tek tad mi je palo na pamet da se ova vatra morala vidjeti sa udaljenosti od pet milja ili više. Ako je Pacific Merlin bio u blizini, ujutro sam mogao očekivati posjetu.

Kad sam gurnuo čamac u more da se vratim na brod, već je bio mrak. Plima je u međuvremenu nadošla, na okeanu uvijek prisutno mrtvo more je prodiralo u lagunu i Alea se neugodno valjala. Iako sam bio premoren, odlučio sam da podignem čamac na palubu i ispušem ga, za slučaj da me u toku noći opet zatekne nevrjeme. Dok sam to radio, jedna od teških šperploča od kojih se sastojao pod čamca pala mi je na palac desne noge i to me jako zabolilo. Zajaukao sam glasno, ostavio sve kako se zateklo na palubi, otišao u kabinu i legao.

Mirna, topla, prepuna zvijezda, noć je protekla bez događaja. Kad je svanulo, nisam se žurio da ustanem. Nisam imao namjeru ići na obalu i mogao sam sebi dozvoliti da se posljednjeg dana u raju malo izležavam. Osim toga, nožni palac je u toku noći dosta krvario i bolio me, pa mi se i zbog toga nije žurilo iz kreveta.

Jutro je osvanulo potpuno vedro i na beskrajno plavom nebu nije bilo ni najmanjeg oblačka. Ovakvi dani su veoma rijetki na Chagosu i ja sam za tri mjeseca doživio samo tri. Izgledalo je kao da mi raj želi pokazati svoje najljepše lice, sada kad sam ga morao napustiti. Doduše, ovdje se nije moglo znati kakvo će vrijeme biti za sat vremena, ali dan je otpočeo savršeno.

Zamijesio sam tijesto za hljeb, ispekao uštipke za doručak, a zatim se dao na posao. Čamac je bio pun pijeska i algi i prije pakovanja u spremište trebalo ga je dobro očistiti i posušiti. Taj dosta težak posao mi je oduzeo više sati. Zatim je trebalo pospremiti brod i potrpati u spremišta stotine stvari koje kao da su izvirale niotkuda. Pripremio sam SSB radio prijemnik zato da ga mogu koristiti tokom plovidbe. Dugu žicu koja je služila kao antena sam razvukao uzduž kabine i ubacio nove baterije. Nadao sam se da ću moći uhvatiti jednu radio amatersku stanicu iz Južne Afrike koja je svakog dana emitovala vremensku prognozu.

U GPS prijemnik sam ukucao waypointe za putovanje do Madagaskara. Bila su samo tri: prvi kod Saya de Malha bank na 10°30' južne širine i 61° istočne dužine, drugi kod otoka Agalega i treći pred obalom Madagaskara, na 12° južne širine. Konačno sam donio odluku kojim putem ići. Odustao sam od svih egzotičnih i za mene vjerovatno

nedostižnih destinacija i odlučio krenuti direktnim putem prema Madagaskaru. To je značilo spustiti se na dvanaestu paralelu i držati je se sve do Madagaskara. Na taj način obalu Madagaskara ću dostići na tri milje južno od Ćilibarnog rta (Cap d'Ambre), njegove najsjevernije i najopasnije tačke. Kada dubinomjer pokaže određenu dubinu, čije tačne vrijednosti se više ne sjećam, trebat će okrenuti na sjever i držati se te dubine sve dok se rt ne zaobiđe i brod se ne nađe u mirnoj vodi u zaklonu Madagaskara. Ova metoda plovidbe pomoću dubinomjera omogućavala je da brod priđe što bliže obali, ali da istovremeno ostane na dovoljnoj udaljenosti da izbjegne podvodne stijene kojih je uz obalu bilo dosta. Već sam spominjao da valovi na Cap d'Ambre postaju opasniji što se rt zaobilazi na većoj udaljenosti pa je najsigurnije, a istovremeno i najbrže, bilo zaobići rt držeći se što bliže obali. Pri tome je bilo veoma važno da se Madagaskaru priđe po dvanaestoj paraleli ili južnije od nje da bi se rt mogao zaobići sa vjetrom i valovima po krmi.

U dva sata, već premoren, sjeo sam da jedem. Sunce je od jutra nemilosrdno pržilo i izvuklo iz mene i zadnju trunku energije. Dok sam radio, s vremena na vrijeme sam pravio kratke pauze i tada bih posmatrao otok Fouquet kako blista jarkim tropskim bojama. Tuga bi me preplavila i srce mi se steglo pri pomisli da je došao trenutak za polazak. Shvatio sam u tom trenutku kako je bilo prvom čovjeku kad je protjeran iz raja. Upravo tako sam se i ja osjećao.



Otok Fouquet

## Od Chagosa do Madagaskara

Nakon jela, odmarao sam neko vrijeme u kabini i predomišljao se da li da odmah krenem na put ili da provedem još jednu noć na sidru pa da krenem odmoran. Preostalo mi je još da poskidam tende za zaštitu od sunca, skinem pokrivač sa glavnog jedra, podignem oba sidra, smjestim drugo sidro i lanac u prazan prostor u kaljuži u sredini broda, podignem jedra, zaobiđem greben ploveći kratko vrijeme oštro u vjetar, a zatim postavim Aleu na kurs za prvi waypoint, uključim autopilot i prepustim se vjetru. Provesti noć spavajući na sidru ili spavati i putovati, kao u spavaćem vozu?

Nije to bila jedina dilema. Znao sam da moram krenuti, ali nisam znao kako da krenem. Srce mi se lomilo od tuge. Dan je bio savršen, jedan od najljepših za sva tri mjeseca provedena na Chagosu. Puhao je svjež povjetarac sa jugoistoka, sunce je bojalo lagunu najljepšim bojama, čak su se i delfini pojavili i napravili nekoliko krugova oko Alea, kao da su došli da me pozdrave i ohrabre. Prisjetio sam se delfina koji su me na sličan način ispratili ispred plaže Nai Harn u Tajlandu četiri mjeseca ranije. Zaključio sam da je to znak i zaputio se na palubu da skinem tende i pokrivač sa glavnog jedra.

U četiri popodne, osmog juna 2007., sidra su bila podignuta i spremljena na svoja mjesta. Podigao sam glavno jedro i pritegao škotu. Alea se graciozno nagnula i krenula prema izlazu iz lagune. U grlu mi je zapela knedla, u oku zaiskrila suza. Raj sam ostavljao iza sebe – šta će me dočekati kad se ponovo nađem u svijetu ljudi?

Kao da mi odmah daje odgovor, izvan lagune me dočekalo uzburkano i nepravilno more. Povjetarac je tjerao Aleu dobrom brzinom prema jugozapadu, ali nije bio dovoljno jak da je čvrsto pritisne na površinu mora i valjanje broda je bilo veoma neugodno. Sat vremena nakon polaska vrhovi palmi sa otoka Fouquet su potonuli ispod horizonta i našao sam se okružen beskrajem okeana.

Prva noć na moru je bila vrlo neudobna. Brod se jako ljuljao i bacao na valovima, toliko da se teško bilo održati na krevetu. U strahu da me ne iznenadi nevrjeme, često sam se budio da provjerim nebo, a kad bih zaspao, progonili su me ružni snovi.

Noć je protekla bez nevremena i moja zabrinutost se privremeno pokazala nepotrebnom. Svejedno, opuštanju nije bilo mjesta. Nisam mogao unaprijed znati šta mi se tačno spremalo na dugom putu do Madagaskara, ali znao sam da taj put neće biti dječija igra i da moram biti spreman na sve.

Jutro je osvanulo sunčano, sa nešto slabijim vjetrom i malo manjim valovima. Alea je napredovala malo sporije i malo se manje ljuljala. Do osam ujutro već sam prešao osamdeset milja, što ne bih da sam proveo noć na sidru na otoku Fouquet, ali nisam zbog toga osjećao posebno zadovoljstvo. Obuzela me sjeta. Proveo sam na Chagosu puna tri mjeseca, popriličan komadić života, a već mi se činilo da tamo nikada nisam bio. Gdje su nestali topli dani ispunjeni dugim šetnjama po bijelim pješčanim plažama, gdje su nestale vitke kokosove palme okićene plodovima punim osvježenja, gdje su nestale sjajne vode lagune, blještave pod suncem ekvatora, gdje su nestale ptice, ribe, rakovi, kornjače, morski psi, prijatelji s kojima sam dijelio ljepote i surovosti najljepšeg otoka na svijetu? Godišnji odmor od tri mjeseca ne može se smatrati kratkim, pa opet su ga progutali bezdani vremena kao što žaba proguta komarca – zauvijek.

Dobro, ptice nisu bile u potpunosti nestale. Tokom cijelog dana viđao sam blune u popriličnim brojevima i one su me podsjećale da je Chagos još uvijek bio relativno blizu. Međutim, blizu ili ne, sa svakom pređenom miljom rajski otok je sada bivao sve dalje. Bio sam uvjeren da Chagos nikada više neću vidjeti i bio sam zbog toga neopisivo tužan i nesretan, ali učiniti nisam mogao ništa. Moj svijet sada je sačinjavala Alea – sićušna trunka na valovima okeana, sama pod vrelim tropskim suncem.

More je bilo uzburkano, u neskladu sa vjetrovom nedovoljno jakim da napuni jedra, i kako se brod valjao s boka na bok, ona su neugodno lupala i potresala jarbol. Plovidba nije bila nimalo prijatna i svježinu koju je veće konačno donijelo nakon naizgled beskrajnog dana, dočeka sam sa glavoboljom i laganom mučninom u stomaku. Morska bolest me tokom ranijih plovidbi uglavnom nije mučila i nadao sam se da će mučnina popustiti kad se tijelo privikne na pokrete broda.

Predveče se stanje mora poboljšalo. Valovi su postali pravilniji, vjetar je malo ojačao i snažnije pritisnuo jedra i zahvaljujući tome Alea se prilično smirila. Njeni pokreti su postali manje haotični i druga noć je protekla mnogo bolje nego prva. Probudio sam se osvježen snom, u sivo i pomalo sumorno jutro, iz kojeg se, pomalo neočekivano, rodio divan dan istinskog uživanja u moru i jedrenju. Prvi dio dana proveo sam u čitanju knjige, udobno smješten u kutu kokpita, dok su mi oblačno nebo i prijatan povjetarac osiguravali dobrodošlu svježinu. Imao sam na brodu samo jednu nepročitanu knjigu, „Ostrvo s blagom“ R.L. Stevenzona, koju nisam htio pročitati dok sam bio na Chagosu jer sam je čuvao za ovu plovidbu. Dani na moru mogu biti dugi jer kad se namjeste jedra i kormilo prepusti autopilotu, osim spremanja hrane i pranja suđa, nema se više šta raditi. Dobra knjiga je tada spasilac, a „Ostrvo s blagom“, koje nisam ranije čitao, me veoma prijatno iznenadilo.

Vjetar je oko podne ojačao i valovi su postali primjetno veći, ali nije to bilo ništa zbog čega bi trebalo brinuti. Sivilo se polako razišlo sa nebeskog svoda i njegovo mjesto su zauzele bijele ovčice, mali kumulusi tipični za prostore kojima pušu pasatni vjetrovi i koji su znak lijepog vremena.

Odlazak sa Chagosa neizrecivo me rastužio. Osjećao sam se kao da sam napustio toplu i sigurnu luku u kojoj sam ostavio divnu ljubavnicu, doduše pomalo hirovitu, koju nikada neću biti u stanju prežaliti. Posljednjeg dana na otoku Fouquet, dok sam pripremao brod za polazak, uprkos divnom sunčanom vremenu i čudesnim bojama lagune, srce mi je bilo teško poput olova. Kad sam isplovio, posmatrajući vrhove palmi kako tonu u rastopljenom zlatu zalazećeg sunca, neizmjerna tuga me obuzela i osjećao sam kako mi se srce kida u komade, kao da želi iskočiti iz grudi i ostati zauvijek na ovim rajskim otocima.

Prvi dan na okeanu obilježila je duboka sjeta i neudobna plovidba po ukrštenom moru. Tokom drugog dana, more je postalo pravilnije, vjetar je ojačao i napunio jedra i nepodnošljivo lupanje jedara od jarbol je prestalo. Zahvaljujući tome druge noći sam spavao mnogo bolje i ujutro se probudio mnogo odmorniji i svježiji, iako i dalje sjetan. Međutim, čitanje zaista šarmantne Stevensonove priče mi je odvuklo misli, okupiralo duh, umanjilo napetost koju sam danima osjećao i popravilo mi raspoloženje toliko da sam se počeo osjećati onako kako bih se, smatrao sam, trebao uvijek osjećati, samo mi to nije polazilo za rukom: osjetio sam da se nalazim tamo gdje pripadam i da pripadam tu gdje sam se nalazio. Sasvim sam u orahovoj ljusci na beskrajnom okeanu, toliko sam kao da

niko od preostalih sedam milijardi duša na širokom svijetu nije udisao zrak, borio se za mjesto pod suncem, volio, mrzio ili umirao u tom istom vremenu, osjetio sam se na svom mjestu.

Tokom prvih četrdeset osam sati Alea je dobro napredovala i 235 milja je već nestalo u brazdi. Kraj dana je obilježio apsolutno spektakularan zalazak sunca. Na fotografijama zalasci sunca nikada ne izgledaju tako lijepo kao u stvarnosti, možda zato što kamera ne može snimiti svu širinu prostora i svo bogatstvo prirodnih boja, ali vjerovatnije zbog toga što kamera ne bilježi ushićenje koje preplavi srce pred prizorom neba u plamenu, prizorom neizrecive ljepote koja samo kratko traje i ne može se odnijeti kući.



Nebo ekvatora u plamenu

Kako to biva u blizini ekvatora, ubrzo po zalasku sunca pao je mrak. Postalo je malo svježije pa sam obukao majicu dugih rukava. Kretao sam se prema jugu, primicao se južnoj zimi i to se počelo osjećati. Radi uštede struje nisam palio ni navigacijska svjetla, ni svjetlo u kabini. Osim autopilota i GPSa, dva instrumenta u čijim se rukama sada nalazio moj život, sve drugo je bilo isključeno. Sjedio sam u mraku, osmatrajući nebo koje je postepeno postajalo sve mračnije. Oko osam je započela slaba kiša pa sam neko vrijeme proveo na oprezu, spreman da brzo skratim jedra ako vjetar pojača, ali to se nije desilo. Oblak je bio mali i kiša je ubrzo prestala. Vjetar je zatim oslabio i da spriječim lupanje jedra, skrenuo sam dvadeset stepeni udesno. Pramac Alea se našao usmjeren prema komadiću zvjezdanog neba, mrvicama svjetlosti sa svih strana

okruženim plaštom neprobojne tame. Obradovala me ta trunka svjetla i podsjetila me kako sam tri godine ranije, u Hrvatskoj, u strahu bježio od nevere. I tada, kao i sada, šačica zvijezda u procjepu među oblacima pokazivala mi je put, a jedna sjajna zvijezda padalica, kao znak dobre sreće, ohrabrila me. Međutim, za razliku od te olujne noći na Jadranu, sada, nasred okeana, nije me bilo strah. Od tada je iza Alee ostalo 12.000 milja i nakupljeno iskustvo mi je dalo samopouzdanje koje na početku krstarenja nisam imao.

Sat vremena kasnije vjetar je ojačao, pa sam vratio Aleu na ispravan kurs. Na horizontu sam ugledao svjetla teretnog broda koji je plovio paralelnim kursom i ispratio ih pogledom. Kad su svjetla teretnjaka utonula u more, sišao sam u kabinu, spustio se na ležaj i utonuo u san.

Ustao sam u pola osam. Pod potpuno oblačnim nebom ugledao sam na horizontu jedan teretnjak koji je plovio istim kursom kao Alea, i još jedan kako se udaljava, daleko po krmi. Tri broda u zadnjih dvanaest sati, ovdje, nasred okeana, daleko od svih brodskih puteva – pa gdje čovjek da se skloni da bude malo rahat?

Nakon treće noći na okeanu, vrijeme se zaustavilo. Ovaj fenomen mi je sada bio poznat i nije me iznenadio. Zapravo, pitao sam se da li će njegov dolazak biti odgođen time što sam ga očekivao, ali to se nije desilo. Vrijeme je jednostavno stalo i moglo bi se reći da je na izvjestan način bilo pobijeđeno, barem za vrijeme trajanja plovidbe. Aleu je sa svih strana okruživala voda i nije bilo nikakvih oznaka koje bi pokazale njen progres prema jugozapadu. Jedino je GPS uredno bilježio pređene milje, jedino je sat uredno otkucavao sate. Bez ovih uređaja ne bih imao nikakvog načina da pratim kretanje Alee kroz prostor i vrijeme Indijskog okeana. Naravno, smjena dana i noći mi je ukazivala na, ahem, smjenu dana i noći, ali mi nije pomagala da razlikujem jedan dan od drugog. Dani su se stopili u bezobličnu masu i četvrtak se ni po čemu nije razlikovao od subote.

Cijelog dana nebo je ostalo sivo i uprkos velikoj vlazi temperatura je ostala ugodna. Alea je dobro napredovala po umjerenom vjetru i pravilnom, zaobljenom moru. Plovidba je bila udobna, bez pretjeranog ljuljanja. Uprkos oblačnom nebu, akumulatori su ostali puni jer je vjetar dolazio s boka i autopilot nije mnogo radio. To je bilo dobro. Autopilot je bio moja najslabija karika i na svaki način sam se trudio da ga poštedim.

Po danu me oblačno nebo radovalo jer je bilo manje vruće, ali me nije radovalo po noći. Iako sam već odmakao od ekvatora i nestabilnog ekvatorskog vremena, nisam nikada znao šta dan ili noć mogu donijeti. Po danu sam mogao vidjeti ako je nebo nešto kuhalo i na vrijeme skratiti jedra, ali po noći, osim što je bio mrak i nije se moglo puno vidjeti, nisam provodio vrijeme u bdenju nego sam spavao, pouzdajući se u instinkte da me probude u slučaju potrebe. Neosporno je da sam uvijek pomalo strepio od neugodnog iznenađenja i zbog toga sam više volio na spavanje poći pod zvjezdanim nebom. Znao sam da to nije bila garancija za mirnu noć, ne vrijeme je moglo naići veoma brzo, ali prijateljsko svjetlucanje zvijezda me smirivalo i olakšavalo da zaspem.

Zalazak sunca je bio apsolutno nevjerovatan, kao pred smak svijeta. Nebo je bilo prekriveno tamnim lećastim oblacima, ponegdje naboranim, ponegdje glatkim, sasvim neuobičajenim za ove širine. Sunce se probilo tek kad je dotaklo horizont, u obliku konusa difuzne svjetlosti intenzivno narandžaste boje, pod zloslutno mračnim nebom. Kad bih pisao knjigu o pomorskoj avanturi, tako nekako bih opisao zalazak sunca pred dolazak uragana. Bez ikakve sumnje, uragan bi značio kraj Alee pa nisam o tome volio ni

razmišljati. Međutim, sezona uragana je bila gotova, barometar je bio visok i dramatični zalazak sunca me, sam po sebi, nije zabrinuo.

Kad je pao mrak, čekajući da mi se ohladi mlijeko sa zobenim pahuljicama, u svjetlu čeone lampe sam zapisao dnevne događaje. Poslije jela sam neko vrijeme sjedio u tami, osluškujući pljuskanje mora uz bokove Alea. Dan je prošao najbolje moguće u najboljem od svih mogućih svjetova i na najboljem od svih brodova koje sam sebi mogao priuštiti, pa sam se sa takvim mislima spustio na ležaj i dok je Alea naslijepo plovila u noć, zaspao.



Suton na okeanu

Za razliku od proteklog dana, noć ne samo da nije bila najbolja moguća u najboljem od svih svjetova, nego daleko od toga. Vjetar je postepeno zaokrenuo prema jugozapadu pa je Alea bila prisiljena ploviti protiv vjetra, sa svim nevoljama koje plovidba protiv vjetra donosi. Nagnuta na desni bok, Alea je odskakivala na valovima, ponekad brutalno, dok su se krijeste razbijale od pramac, razbacujući pjenu po palubi. Da bih mogao napredovati u ovakvim uslovima, ostavio sam glavno jedro podignuto, ali skraćeno na dva krata. Obično to nisam radio – zbog sigurnosti sam više volio spustiti glavno jedro prije spavanja, ali bez njega Alea ne bi mogla jedriti protiv vjetra. Često sam se budio da provjerim jesu li zvijezde koje sam vidio kroz otvor ulaza kabine još uvijek bile tamo gdje sam ih ostavio kad sam prethodni put zaspao. Povremeno sam izlazio u kokpit da se uvjerim da je sve u redu. Osvijetlio bih jedra baterijom i po potrebi ih pritegao jer je vjetar postepeno zaokretao prema zapadu. U pet ujutro, umjesto da još više

pritegnem jedra i nađem se oštro u orcu, radije sam otpao od vjetra za dvadeset stepeni da bih održao pristojnu brzinu i bolji komfor plovidbe.

Ovaj vjetar iz pogrešnog smjera, pušući protiv dominantnog okeanskog vala, tokom noći je podigao kratke valove sa krijestama koje su se lomile i udarale od bokove Alea proizvodeći u unutrašnjosti zastrašujuću tutnjavu. Te iste udarce valova bih jedva čuo sjedeći vani u kokpitu, ali unutrašnjost broda je bila nešto drugo i svaki udarac od trup je jako odzvanjao. Na udarce valova i na mnoge druge zvukove koje brod proizvodi u plovidbi bilo se potrebno naviknuti, jer inače ne bi bilo moguće spavati. Istovremeno, ako bi se začuo neki zvuk koji je odudarao od uobičajenih zvukova plovidbe, morao sam biti spreman skočiti na noge u djeliću sekunde. Na primjer, jačanje fujuka vjetra u oputi je mogao biti razlog za uzbunu i bilo ga je potrebno čuti i izdvojiti od drugih zvukova, čak i u snu. Usamljeni mornar mora biti kao životinja, izoštranih čula, izoštranih instinkata i debelih živaca otpornih na pritisak.

Pred zoru je vjetar oslabio i ujutro me dočekaao, za ove širine neuobičajen, jugozapadnjak od desetak čvorova praćen izduženim mrtvim morem s juga. Negdje daleko na jugu je bjesnila oluja i njeni ostaci su doprli dovoljno daleko na sjever da poremete ustaljene pasatne vjetrove. Ispustio sam kratove u glavnom jedru ali uprkos tome Alea nije najbolje napredovala jer je prednje jedro bilo suviše malo za ovaj slabiji vjetar. Mrtvo more je bilo prekriveno valićima od pola metra, dovoljno nezgodnim da ozbiljno zaljuljaju Aleu kada bi vjetar popustio i pritisak u jedrima oslabio.

Brodovi opremljeni radio stanicama dugog dometa su svakog dana u deset ujutro razmjenjivali novosti pa sam uključio SSB radio ne bih li čuo šta ima novo na Indijskom okeanu i osjetio se manje sam. Moj radio nije omogućavao emitovanje pa nisam mogao govoriti, mogao sam samo slušati. Prijem je bio slab pa iako sam uspio uhvatiti neke glasove, nisam ih mogao dobro razumjeti. Učinilo mi se da se Mike raspituje za mene i Aleu, ali nisam bio siguran da li sam to stvarno čuo ili mi se samo pričinilo nešto što sam želio čuti.

U vrijeme ručka vjetar je potpuno stao i tokom popodneva more se postepeno smirilo. Iz nekih razloga kojih se više ne sjećam, nisam htio paliti motor. Sada kad razmišljam o tome, jasno mi je da je trebalo upaliti motor i iskoristiti priliku da se napreduje ravno na jug, ali ne znam zašto mi to tada nije bilo jasno. Vrijeme je bilo sunčano, more mirno, sjedio sam u kokpitu, čitao knjigu i osjećao se zadovoljno, iako je Alea stajala u mjestu. Poslijepodne sam završio knjigu i kako nisam više imao ništa za čitanje, sišao sam u kabinu i prillegao da odspavam. Prethodne noći sam slabo spavao i popodneveni san mi je prijao.

Za večeru sam otvorio konzervu šunke i konzervu graha i dobro se najeo. Potom sam zamijesio hljeb. Svaki drugi dan sam pravio mali hljeb koji sam pekao u šerpi na plinskom rešou. Važno je bilo samo da se brod ne ljulja previše. Brodski rešo je obješen na osovinu oko koje se može okretati i donekle kompenzirati ljuljanje broda, ali postojale su granice i ako bi se brod previše ljuljao, rešo se nije mogao koristiti. U svakom slučaju nisam htio rizikovati opekotine – još uvijek sam se vrlo živo sjećao kako je tava puna komada ribe i vrelog ulja iskočila sa rešoa i zamalo istresla svoj sadržaj po mom golom tijelu.

Naveče sam pokušao doći do vremenske prognoze. Jedan južnoafrički radio amater po imenu Fred je svako veče u određeno vrijeme emitovao vremensku prognozu

za južni Indijski okean. Uspio sam uhvatiti njegovu radio stanicu, ali prijem je bio slab i nisam uspio razaznati ni riječ. Poslije toga nisam više imao šta raditi i kad je hljeb bio pečen, legao sam da spavam.

Pojačano ljuljanje broda me probudilo u pet ujutro. Izašao sam vani i ustanovio da su valovi ojačali i da ima nešto vjetra. Odmotao sam prednje jedro, podesio autopilot i vratio se na spavanje.

Ustao sam u pola osam, podigao glavno jedro i doručkovao svjež hljeb sa odličnim novozelandskim puterom iz konzerve. Vrijeme se promijenilo i mali oblaci koji su prekrivali nebo su ispuštali slabu kišu. Vjetar, zasad slab, se vratio na jugoistok i Alea je, neugodno poskakujući na kratkim valovima, napredovala brzinom od jedva tri čvora. Bilo je neprijatno sparno i kada bi sunce probilo između oblaka, nisam se imao gdje sakriti.

Osjećao sam se kao da nikada nisam živio nikakvim drugim životom osim ovog. Kad se vrijeme zaustavi, nema razlike između četiri i četrdeset četiri dana na moru. Uvijek sam mogao pogledati u brodski dnevnik, prebrojati dane i saznati tačan datum, ali subjektivno, o tome nisam imao nikakvog osjećaja.

Nedostaci samačke plovidbe su prilično očigledni. Manjak bezbjednosti dok brod slijepo plovi u noć je prvi i najvažniji. Izostanak mogućnosti da se ljepota doživljava podijeli sa srodnom dušom je sljedeći i, subjektivno govoreći, veći nedostatak, jer opasnosti nismo previše svjesni dok se neka nezgoda stvarno ne desi, a usamljenost je stalno prisutna. Konačno, život na brodu zahtijeva mnogo truda i kada sve moraš raditi sam, nakon nekog vremena to ti se popne na glavu.

Samačka plovidba, međutim, posjeduje i neke prednosti. Na primjer, kada je sam na brodu, kapetan može tvrditi da je uvijek u pravu, jer ako i napravi neku grešku, nikoga neće biti u blizini da mu je nabija na nos, a to je isto kao da greška nije ni napravljena. Dobro, dobro, znam da to zavisi od greške. Neke greške su nepopravljive, kako u životu, tako i u plovidbi morem.

Nebo kao da je oslušnulo moja razmišljanja o samačkoj plovidbi pa me oko jedanaest počastilo posjetom. Ne, nije se na mene iz duhovnih visina spustilo nikakvo prosvjetljenje, nego se Alei približilo jato od petnaestak delfina sa tri bebe. Obradovan društvom, požurio sam na pramac i posmatrao ih kako se igraju i ponekad visoko iskaču iz vode. Držao sam se pri tome čvrsto za ogradu, jer je i Alea poprilično poskakivala na nemirnom moru.

Delfini su se zadržali desetak minuta i kad su otišli vratio sam se u kokpit. Delfini zapravo nisu tako česta pojava na otvorenom moru i kad se oko tri popodne pojavila nova grupa, bio sam prijatno iznenađen. Ova grupa je bila brojnija i sastojala se od dvije vrste od kojih je ona veća više nalikovala malim kitovima i nije imala izdužene njuške. Nisu iskakali iz vode nego su samo plivali ispred Alee u grupicama od dvije ili tri jedinke, ostajući prilično raspršeni. Ni ovo jato se nije dugo zadržalo i razišli su se nakon desetak minuta. Oraspoložen lijepim doživljajem, vratio sam se u kokpit, sjeo na klupu i predao se sanjarenju. Nisam ni pomislio da su prve dvije posjete bile samo najava pravog predstavi koja je nastupila u pet popodne. Na udaljenosti od nekoliko stotina metara iza Alee, u kosom svjetlu kasnog popodneva, ugledao sam veliko jato delfina od najmanje pedeset jedinki. Plivali su veoma brzo i skakali visoko, ponekad po dvadeset

istovremeno, rasprskavajući bijelu pjenu poput konjice u jurišu preko plitke rijeke. Zinuo sam od iznenađenja. Takvo nešto nikada nisam vidio. Veoma brzo su pristigli Aleu i rasporedili se oko pramca, a ja sam požurio da im se tamo pridružim. Ispočetka su bili veoma živahni, skakali visoko i radili piruete, kao da su oduševljeni što se na okeanu konačno nešto dešava. Nakon nekoliko minuta prvobitno uzbuđenje se smirilo i poslije toga nisu više iskakali iz vode nego su samo plivali ispred Alee. Bilo ih je toliko da se sa obje strane pramca more crnilo od tamnih leđa i karakteristični zvuci njihovog disanja, nalik otčeppljivanju plutanog čepa propraćenom dubokim uzdahom, čuli su se svuda.

Zadržali su se duže od pola sata, što je bilo neobično dugo. Kad su otišli, vratio sam se u kabinu i počeo tražiti nešto za jelo. Vjetar je popodne ojačao i dobro smo napredovali, ali je ojačalo i more pa je Alea veoma neugodno poskakivala i bilo je izgledno da me čeka još jedna neudobna noć. Kad je došlo vrijeme za slušanje radija, uspio sam uhvatiti Freda na kratkom valu, ali ga i dalje nisam uspijevaio razumjeti, iako sam ga sada čuo nešto bolje. Razumijevanje je otežavao njegov južnoafrički akcent i što se nije puno trudio da riječi jasno izgovara. Odslušao sam ga ipak do kraja a zatim ugasio radio, zapisao nekoliko redova u dnevnik i otišao na spavanje nadajući se da ću sanjati delfine.

Noć je protekla bolje nego što sam očekivao. Vjetar i more su dodatno ojačali, Alea je skakala i lupala na valovima, ali uprkos tome spavao sam dosta dobro i probudio se svjež. Vani me zateklo uzburkano more sa valovima od dva i po metra u prosjeku, a ponekad i većim od tri metra. Bijele krijeste kojima su bili okrunjeni na prvi pogled nisu izgledale posebno impresivno, ali taj izgled je varao. Krijeste su bile snažne i kada bi se neka od njih sudarila s Aleom, začuo bi se tup udarac i morska voda bi se, prkoseći gravitaciji, uspela uz oplatu i prskala posvuda, po palubi, po jedrima, preko vjetrobrana i po kokpitu. U podne, dok sam jeo sjedeći na klupi u kokpitu, val me iznenada zalio cijelog, kao da mi je neko izručio kantu vode na glavu. Na svu sreću, plovio sam tropskim morem pa voda nije bila hladna, ali ovakvo nepoštovanje moje persone me veoma uvrijedilo. Povrijeđenog ponosa i moker od glave do pete, završio sam započeti obrok, a zatim sam neko vrijeme proveo u kabini jer sam samo unutra bio zaštićen od prskanja. To ne znači da sam uspio biti suh. Pošto je palubom tekla voda, svi prozori i otvori za ventilaciju su bili zatvoreni. Zbog toga je u kabini bilo vruće i zagušljivo i iako nisam imao odjeće na sebi, stalno sam se neugodno znojio.

Vjetar je pristizao pod uglom od stotinjak stepeni, malo ispred boka, što nije bilo idealno za plovidbu pod samom prečkom, ali glavno jedro nisam htio dizati. Već sam plovio pristojnom brzinom od pet čvorova i nisam želio ubrzavati jer bi onda Alea još više lupala i prskala. Osim toga, želio sam štediti autopilot koji bi morao teže raditi ako bi brod bio više opterećen. Autopilot mi je bio najslabija tačka i morao sam ga na sve načine sačuvati još desetak dana.

Ujutro sam na SSB radiju slušao razgovor između australijskih brodova La Barca i Strong Legs koji su krenuli sa Chagosa nekoliko dana prije mene. La Barca se nalazila na Sejšelimima, a Strong Legs je stigao na Madagaskar i posljednji dan na moru im je bio veoma težak. Ispričali su, prilično uzbuđeno, kako se veliki val, nalik na zid vode, pojavio niotkud, sručio na brod i potpuno ga preplavio. Strong Legs je bio dosta veći brod od Alee i dok sam slušao ovu priču, trnci su mi prošli kičmom.

Očekivao sam da ću sljedećeg jutra dosegnuti prvi waypoint koji je označavao Saya de Malha bank, ogromni podvodni greben na kojem su se dubine podizale sa uobičajenih četiri hiljade metara na samo sedamdeset, a na nekim mjestima jedva desetak metara. Ova podmorska planina se proteže na širini od tri stotine kilometara u smjeru istok-zapad i punih četiri stotine kilometara u smjeru sjever-jug. Sastoji se od dvije odvojene strukture, manjeg grebena pod nazivom North Bank i mnogo većeg južnog grebena nazvanog, očekivano, South Bank. Među njima, otprilike na 9°30' južne širine, nalazi se tridesetak kilometara širok prolaz kroz koji sam namjeravao proći s Aleom. Bojao sam se da bi na plićim dijelovima grebena more moglo biti veoma uzburkano i zbog toga sam ciljao mjesto sa najvećom mogućom dubinom. Kakvo ću tačno stanje tamo zateći, nisam mogao znati unaprijed, to je ostajalo da se vidi.

Poslijepodne sam, da bih na neko vrijeme rasteretio autopilot, proveo dva sata za kormilom razmišljajući o tome kako je Saya de Malha bank prije samo desetak hiljada godina, kad je nivo mora bio stotinu metara niži nego danas, bio iznad vode. Desetine, možda i stotine rajskih ostrva su potopljene kada je sa završetkom posljednjeg ledenog doba došlo do globalnog zatopljenja koje je omogućilo ljudskom rodu da se raširi cijelom planetom. Meni je, kao moreplovcu i lualici, naravno bilo žao što su ti otoci sada bili pod vodom. Tropskih otoka nikada ne može biti previše.

Pred zalazak sunca, more je postalo nepravilno i veoma neugodno. Kad se smrklo, vjetar je osjetno pojačao, pa sam namotao pola prečke. Uprkos smanjenoj površini jedra, Alea je plovila brzinom od šest čvorova, ali po cijenu ekstremne neudobnosti. Alea je imala ravno dno ispred kobilice što je značilo da je prilikom plovidbe protiv vjetra po velikim valovima trup pljeskao od površinu mora kao kad se pljesne dlanom o dlan. U kabini je ovo proizvodilo strahovitu tutnjavu i svaki udarac od površinu mora je zvučao kao da se brod raspada, utoliko više što bi se Alea istovremeno svaki put stresla iz temelja. Ovo pljeskanje nije bilo jedini izvor strašne buke u unutrašnjosti broda. Udarci krijesta od oplatu, koji su izvana zvučali kao umjereni „tup“, unutra su bili brutalni, kao da je brod udario debeli balvan ili neku drugu čvrstu i tešku prepreku. Kako se trup na valovima uvijao pod opterećenjem, izložen silama za koje Alea nije bila dovoljno čvrsto građena, drveni namještaj i pregrade su glasno škripali i pucketali. Bilo je i drugih zvukova koje jednostavno nije bilo moguće locirati. Njihov izvor je ostajao misteriozan i upravo ti su me najviše zabrinjavali, iako nisam imao izbora osim da se privikavam na njih ili da se pravim da ih ne čujem.

Više u polusnu nego u snu, budeći se često, proveo sam veoma napornu noć. U pet ujutro, jedan val je na neki način uspio zaobići vjetar i kroz gornju trećinu ulaza u kabinu, jer su donje dvije trećine bile zatvorene, zaliti navigacijski sto. Samo je sreća spasila kompjuter i fotoaparati koje sam prethodnog dana premjestio u nepromočivu vreću, bojeći se upravo ovakvog incidenta. U navigacijskom stolu je bilo potrebnih stvari, kao što su brodski dnevnik, pomorske karte, olovke, šestar za mjerenje udaljenosti na kartama, rezervne baterije i slično. Sve je to trebalo posušiti i spasiti i time sam se bavio do svitanja, kada je vjetar osjetno popustio. Vjetar je još oslabio tokom prijepodneva i ustalio se na petnaestak čvorova. More je oslabilo na oko dva metra, i plovidba je postala dosta ugodnija. Sa potpuno otvorenom prečkom Alea je napredovala brzinom od pet čvorova, bez lupanja i skakanja. Da bih poštedio autopilot i da bih se na neki način

okupirao, proveo sam više sati za kormilom. Za ručak sam bez apetita pojeo konzervu graha sa suhim biskvitima. Prava hrana mi je sve više nedostajala.

Prelazak preko Saya de Malha grebena se nije pokazao teškim. Neočekivano, more je tu bilo mirnije nego tokom prethodna dva dana. Oblaci su prekrivali pola neba, ali im nikako nije polazilo za rukom da se namjeste ispred sunca i vrijeme je bilo veoma vruće i sparno. Priželjkivao sam naoblachenje, zato da vrućina popusti, a istovremeno strepio od njega jer su noći bez zvijezda bile mračne i strašne. Kada bi vrijeme moglo biti oblačno po danu, a vedro po noći, na takav bih dogovor odmah pristao. Međutim, niko me nije pitao šta želim.

Pokreti broda su ostali podnošljivi do jedanaest naveče, a onda je vjetar naglo ojačao i more se uzburkalo. Tendencija vjetra da ojača kad padne mrak ponovila se već treću noć zaredom, ovaj put sa malim zakašnjenjem. Požurio sam da namotam prečku do pola i otpao sam od vjetra za deset stepeni, zato da smanjim lupanje broda od valove. Uprkos korekciji kursa, udarci trupa od površinu mora su bili zastrašujući. Alea nije plovila u orcu, plovila je sa vjetrom po boku i ja nisam razumio zašto toliko skače i lupa. Nisam na to pitanje imao nikakvog odgovora. Jedinu utjehu sam uspio pronaći u nebu prepunom prijateljskih zvijezda, jer su se oblaci razišli.

Legao sam u krevet pod zvijezdama, a digao se pod sivim oblačnim nebom u osam ujutro. Kao i prethodnog dana, more i vjetar su popustili kad je svanulo, pa sam iskoristio relativno podnošljive uslove da napravim uštiple za doručak. Otvorio sam posljednju vrećicu brašna od 1kg i to je bio znak da je došlo vrijeme za povratak u civilizaciju. Poslije doručka prao sam tavu na krmenoj platformi. Dok sam je ispirao u moru, drška je pukla i tava je zaplovila na svoje vlastito krstarenje. Nisam joj to mogao prigovoriti. Svako voli biti svoj vlastiti gospodar.

Vrijeme je bilo svježije i ugodno pa sam prijepodne proveo u kokpitu, izgubljen u sanjarijama. Sunce je izbilo u podne i potjeralo me u kabinu da napravim nešto za ručak. Poslije jela sam iskoristio podnošljivo stanje mora da izvadim iz spremišta u kokpitu kanister vode od deset litara da mi se nađe pri ruci. Po uzburkanom moru, kakvom sam se mogao nadati preostalih šest dana, ovo bi bilo veoma teško izvesti.

Tokom popodneva, lokalni valovi su se još smanjili, otprilike na jedan metar visine, što se ovdje skoro moglo smatrati bonacom. Uvijek prisutno okeansko mrtvo more, koje je jutros dostizalo četiri metra visine, takođe se smanjilo. Nije rijetkost da se na okeanu ukrštaju dva ili tri sistema mrtvog mora, a koliko će biti neugodni i da li će uopšte biti, ne zavisi od visine vala nego od dužine. Val visok tri metra je veoma nezgodan ako je dugačak deset metara, ali je mnogo manje nezgodan ako je dugačak dvadeset metara. Val dugačak dvjesto metara ne predstavlja nikakvu neugodnost čak i ako je visok deset metara. Koliko će mrtvo more biti strmo, zavisi od toga na kolikoj udaljenosti je nastalo i koliko je bio jak vjetar koji ga je izazvao. Valovi koji su prešli više hiljada kilometara mogu biti toliko dugi da se gotovo i ne vide, iako su visoki više metara.

Visinu valova je zapravo vrlo teško ocijeniti golim okom. Ne samo da su valovi, kao i oči, veliki u strahu, nego se visina vala na otvorenom moru nema s čim uporediti. Ja sam pokušavao visinu valova određivati spram Alee. Kad bi mi se učinilo da im vrhovi dopiru do visine buma, procjenjivao sam ih na tri metra. Sve preko toga smatrao sam

divovskim valovima i za ovo je postojao dobar razlog. Zapremina vala raste sa kubnom funkcijom i val od četiri metra je mnogo veći i strašniji nego val od tri metra, jer je zapremina vodene mase koju nosi sa sobom mnogo puta veća. Ako se takav val lomi na vrhu, krijesta koja se poput bujice sručuje niz njega sadrži u sebi začuđujuću količinu energije i bez teškoća će prekriti palubu malog broda kakav je Alea.

Ovdje ću iskoristiti priliku da malo otputujem u budućnost. Tokom mojih plovidbi Aleom, nikada nisam vidio valove koje bih procijenio na više od četiri metra i radujem se što nisam. Međutim, u ljeto 2015. godine plovio sam sa splitskim moreplovцем Leom Lemešićem od Maldiva prema otoku Rodrigues u južnom Indijskom okeanu. Jedrilica Dora kojom smo plovili bila je duga osamnaest metara – tačno dva puta duža od Alee. Jedne noći, dok sam bio na straži a Leo spavao u prednjoj kabini, sjedio sam za kormilom sa jednim okom na radaru a drugim na horizontu. Brodom je upravljao autopilot i moj posao je bio samo da osmatram radar i pučinu, zato da nas ne iznenadi nevera. Nebo je bilo zvjezdano, vjetar oko dvadeset čvorova, valovi uobičajeni, visoki oko tri metra i za Doru nisu predstavljali nikakav problem. Bilo je možda dva iza ponoći, ali osjećao sam se svjež, nimalo pospan i, moram reći, na svu sreću, jer zvijezde je najednom zakrtila planina! Ogroman val se uzdigao po lijevom boku i Dora se odjednom našla u mirnoj vodi. Udolina ispred vala bila je duga najmanje pedeset metara!

Ni desetinke nije bilo za gubljenje. Pružio sam ruku koja nije smjela zadrhtati, jer sada nije bio trenutak da se stisne pogrešno dugme i isključio autopilot. Zatim sam zaokrenuo kormilo i dok ju je val poduhvatao, Dora je počela zaokretati ulijevo i uspinjati se uz strminu. Bio je to zapanjujući prizor. Zaklonjena valom, jedra su ostala bez vjetra i brod se penjao uz val samo zahvaljujući inerciji svojih dvadeset tona. Mala i lagana Alea se nikada ne bi uspjela uspeti uz taj val.

Uspjon je trajao cijelu vječnost. Zapravo, mogao je trajati samo nekoliko sekundi, ali te su sekunde bile među najdužim u mom životu. Kad je pramac izbio na vrh vala, zaokrenuo sam kormilo udesno da vratim brod na kurs i omogućim da jedra prime vjetar, jer smo skrenuli sa kursa skoro pod pravim uglom direktno u vjetar. Snažan zamah je tada zanio brod silnom snagom. Iz prednje kabine se začuo udarac kad je Leo, izbačen iz kreveta, udario od oplatu. Ja sam se jedva održao u sjedištu za kormilom.

Dora je preskočila vrh vala i krenula nizbrdo. Budući da je val zanio pramac udesno, već se vratila na ispravan kurs pa sam ispravio kormilo i uključio autopilot. U tom trenu, unezvjereno izraza lica, iz kabine je provirio Leo.

„Šta je bilo? Šta je bilo? Šta se dešava?“

„Ništa“, reko. „Naišao je veliki val pa sam skrenuo ulijevo da ga dočekam pramcem. Sve je gotovo.“

„Autopilot!“, reče Leo. „Upravljaj pilotom, nemoj upravljati ručno, uvijek samo pilotom!“

„Evo“, reko, i podigoh ruke u zrak. „Pilot upravlja.“

„Aha, dobro onda“, reče Leo, okrenu se i vrati se na spavanje.

Koliko je bio visok taj divovski val, zaista nisam bio u stanju procijeniti. Na okeanu postoji fenomen koji se na engleskom naziva *freak wave*, što bi se moglo prevesti kao čudovišni val i koji, kao što mu ime kaže, označava gigantske valove koji su mnogo veći od uobičajenih. O takvim valovima se ne zna puno, osim da su znali oštetiti ili potopiti velike brodove, a pretpostavlja se da mogu dostići visine od dvadeset metara i

više. Ovaj naš val nije bio visok dvadeset metara – realistično je mogao imati osam do deset metara – ali meni je izgledao visok kao Himalaja. Koliko sam mogao raspoznati u svjetlu zvijezda, što nije bilo puno jer se sve odigralo veoma brzo, vrh vala se nije lomio i to je bila naša velika sreća. Krijesta sa ovakvog vala je mogla dovesti u ekstremne teškoće i veliku jedrilicu kao što je bila Dora. Kad kažem veliku, to treba uzeti uslovno. Brod od osamnaest metara je još uvijek mali brod. Što se tiče Alea, sa svojih devet metara i tri i po tone, ona se više računa kao brodica – da ne kažem orahova ljuska.

Vremensko putovanje postoji samo u knjigama i u stvarnom životu nije moguće pa se nakon ovog kratkog izleta u budućnost moramo vratiti na Aleu i započetu plovidbu dovesti do kraja, ma šta nas na njoj čekalo.

Veći dio popodneva nebo je ostalo zastrto sivilom. U pet popodne je naišla kratkotrajna nevera, bez jakog vjetra, ali praćena jakim kišom. More i vjetar su potom ojačali, pa sam skratio jedro. Sjevernim obzorom je kao u stroju prolazila kolona kišnih oblaka, ne primičući se Alei. U deset uveče ugledao sam daleko na jugu neku svjetlost. Mogli su to biti ribari, a možda i nisu bili. Alea je odmakla već 900 milja od Chagosa, do Madagaskara je ostalo oko 500 i što se mene tiče, mogli su biti i vanzemaljci. Da je nekim slučajem bila u svemiru, Alea ne bi mogla biti više izolovana. Astronauti su barem imali radio vezu.

Noć je bila strašna. More je strahovitom silinom udaralo od oplatu, Alea je skakala i lupala na valovima toliko da se sve treslo, škripa drvenih pregrada je zvučala kao da Alea jauče i moli za milost. Buka je bila nepodnošljiva. Imao sam osjećaj da mi se glava nalazi usred baterije bubnjeva neke netalentovane punk grupe i ne znam kako mi je uopšte polazilo za rukom da zaspem u tim uslovima. U strahu da se brod raspada, često sam se trzao iz sna i potom dugo ležao u mraku, držeći se za ležaj da ne ispadnem. Jutro sam dočekao nenaspavan i uznemiren, pod nebom prekrivenim iskidanim oblacima.

Vjetar od dvadeset pet čvorova i more od 2-3 metra su tražili od autopilota više nego što je mogao dati i on se očigledno mučio da održi brod na kursu. Malo sam skratio jedro da ga rasteretim, a poslije doručka sam preuzeo kormilo i upravljao do ručka. Bili smo tek na 10°20' južne širine, daleko od dvanaeste paralele koju smo morali dostići u sljedeća dva ili tri dana, a ja sam mogao kormilariti oštrije u vjetar nego što je to mogao autopilot i na taj način dobivati više na jug. Palo mi je na pamet da sam onaj dan koji sam presjedio ljuljajući se na valovima i čitajući knjigu mogao upotrijebiti da upalim motor i predem sto milja ravno na jug. Sad je bilo kasno.

Oblačno nebo i jak vjetar su donijeli dobro došlu svježinu pa mi sjedenje za kormilom nije teško palo. U podne sam prošao na dvije milje od malog otoka Agalega, osmatrajući sive obrise kokosovih palmi kroz zavjesu slabe kiše. Vjetar je pojačao od jutra i sada je dostizao trideset čvorova, a valove sam procjenjivao na četiri metra. U takvim uslovima nije se bilo moguće zaustaviti na otoku na kojem nije bilo sigurnog sidrišta. Ribari sa Mauricijusa na otoku imaju bazu, ali osim njih, drugog stanovništva nema.

Radije nego da ponovo uključujem autopilot koji nije bio dorastao teškom moru, za rudu kormila sam zavezao dvije špage, sa svake strane po jednu, koje sam preko kolotura sproveo do ulaza kabine. Sa kormilom centriranim na taj način i pritegnutom prečkom, Alea je održavala stabilan kurs 250° uz brzinu od četiri i po čvora. Uprkos tako

maloj brzini Alea je strašno lupala od veoma tvrdo more. Svaki udarac je jako potresao jarbol i oputu, ispunjavajući me sumnjama i brigom. Može li Alea izdržati ovu torturu još četiri dana? Da li je oblačno vrijeme najavljivalo dolazak ozbiljnijeg nevremena, sa još jačim vjetrom i težim morem? Ako Alea uspije izdržati sve izazove i napore, da li ću ja uspjeti u tome?



Samo naizgled bezazlena krijesta

Poslijepodne sam proveo posmatrajući vodene gromade kako se valjaju iza krme. Krijeste valova su udarale Aleu direktno u lijevi bok. Nisu izgledale posebno strašne ali izgled je varao i njihov efekat je, zavisno od mjesta udarca, znao biti brutalan. Ako bi val pogodio pramac, brod bi naglo skrenuo udesno za trideset stepeni, kao gurnut nekom divovskom rukom. Potom bi se sam vratio na kurs, bez potrebe za intervencijom. Ovo je izgledalo bezazleno ali kasnije sam se uvjerio da baš i nije bilo. Ako bi val pogodio brod po sredini, u kabini bi se začuo zaglušan udarac, kao da je trup pogođen teškim maljem. Voda bi preplavila palubu, nošena jakim vjetrom preskočila vjetrobran i slila se u kokpit ispred ulaza kabine. Zategnut na konstrukciju od čeličnih cijevi, vjetrobran od skaja je dobro obavljao svoju funkciju i voda se nije uspijevala zavući ispod njega i zaliti kabinu. Konačno, ako bi val udario krmeni dio broda, voda je prskala ne samo u kokpit, nego i preko tende i solarnih ploča, skoro tri metra iznad površine mora. Kokpit je bio suviše mokar da bi se u njemu moglo boraviti bez nepromočive jakne pa sam vrijeme radije provodio stojeći na stepenicama ulaza kabine i gledajući valove po krmi. Vjetrobranom zaštićeno od prskanja, ovo mjesto je bilo relativno bezbjedno i svježije nego unutrašnjost

kabine jer su mi glava i ramena bili vani. Zahvaljujući špagama koje sam sproveo do rude kormila, odatle sam mogao korigovati kurs a da ne izlazim u kokpit. Pokušaji da idem oštrije na jug rezultirali su strašno pojačanim lupanjem broda od morsku površinu. Ako bih otpao od vjetra na kurs 270°, ravno na zapad, lupanje bi gotovo potpuno prestalo, ali onda ne bih dobivao ništa prema jugu, a na to nisam mogao pristati. Na kraju sam namjestio kormilo na kurs 250° i pomirio se sa pljeskanjem trupa od valove.

O podizanju glavnog jedra nisam ni razmišljao. Brod je napredovao željenim kursom pod samom prečkom i to mi je bilo dovoljno. Znao sam da bi uz glavno jedro brod bio stabilniji i brže plovio, ali to mi nije bio prioritet. Prioritet je bila bezbjednost i čuvanje opreme. Da bih podigao glavno jedro, morao bih okrenuti brod u vjetar, izaći na uski krov kabine i raditi u podnožju jarbola. Po vjetru od trideset čvorova i valovima od četiri metra na kojima je Alea skakala poput divljeg konja, bilo bi to nepotrebno izlaganje riziku. Krov kabine se, ako je voda bila mirna, nalazio na metar i po iznad mora. Međutim, ovdje voda nije bila mirna. Kad bi Alea izašla na vrh vala od četiri metra, stojeći na mokrom i klizavom krovu kabine našao bih se na pet i po metara iznad površine mora, dok bi me od bezdana dijelio samo jedan pogrešan korak. Još gore, ako bi vjetar ojačao toliko da se glavno jedro mora spustiti, morao bih sve to ponoviti u još težim okolnostima. Znam, mogao sam se vezati, ali jednostavno sam osjećao da podizanje glavnog jedra nije bilo vrijedno rizika i truda.

Teški crni oblaci su ispratili dan i dočekali noć, mračnu i strašnu. Vjetar je zavijao u oputi, valovi su hučali i bučali, slaba kiša je kvasila jedro i palubu. U dnevnik sam ubilježio barometarski pritisak koji se nije promijenio u odnosu na prethodne dane i nadao sam se da je to značilo da neće biti oluje. U deset uveče sam slušao radioamatera Freda ali prijem je bio loš i jedva sam uspijevao razabrati svaku desetu riječ. Ovdje, na suroj pučini, njegov glas mi je bio jedini znak da nisam bio posljednji živi čovjek na svijetu i slušao sam ga zato što me mrvicu tješio i hrabrio, a ne zato što sam se nadao nekoj korisnoj informaciji.

Noć je bila duga ali sam je podnio bolje nego što sam očekivao. Pretpostavljam da sam se nespvesno psihički pripremio na teškoće i dočekao noć i njene strahove spreman za borbu. Ispočetka dugo nisam mogao zaspiti, a kad bih zaspao, udari valova bi me trzali iz sna i tada bih ustajao da provjerim da li je sve u redu. Dva puta sam kratio jedro, u jedan i u tri ujutro. Vjetar je, kao i ranijih dana, pojačao tokom noći i dostizao trideset pet čvorova, možda i četrdeset u udarima. Nije bilo puno kiše i povremeno sam vidio zvijezde. Barometar sam provjeravao redovno, ali on je ostajao visok i to me donekle tješilo.

Kad je svanulo, malo sam odmotao jedro da ubrzam, jer je brzina bila sišla ispod četiri čvora. Veća brzina plovidbe i oštiri kurs prema vjetru su značili pojačano lupanje od valove, ali apsolutno sam morao napredovati prema jugu. Udari vjetra su povremeno potresali jedro i onda bi se cijeli brod tresao i trgao mi živce. Moćni, olovno sivi, valovi su bili visoki preko četiri metra. Krijeste su „dimile“ i krpe bijele pjene su brisale pučinom, pokazujući da je vjetar dostigao silu od osam bofora. Na našem se ovakav vjetar naziva olujnim vjetrom, što u pomorskom govoru nije isto što i oluja. Oluja počinje od devet bofora, kada brzina vjetra pređe četrdeset čvorova ili 74 km/h. Bez instrumenta

za mjerenje nisam mogao znati da li je vjetar već dostigao snagu oluje, ali svakako nije mogao biti daleko.

Kormilo zavezano špagama je uspješno održavalo brod na kursu i volio bih da sam se tog trika sjetio ranije. Autopilot sam ostavio montiran u kokpitu, da mi se može odmah naći pri ruci u slučaju potrebe i to će se pokazati kao velika greška.

Poslije doručka sam sjedio u kokpitu i posmatrao more. Za kratko vrijeme dva puta me obradovao integralni tuš, a onda je jedan ogromni val zalio čitav brod. Nekoliko litara vode je pronašlo put do unutrašnjosti kabine i plastične gajbe pod navigacijskim stolom u koju sam baš tog jutra složio knjige i dnevnike. Nije bilo druge, trebalo je sve to izvaditi i posušiti.

Ostatak dana sam uglavnom proveo u kabini. Nebo je ostalo sivo i zahvaljujući svježem vjetru, temperatura u kabini je bila podnošljiva, ali brutalni pokreti broda i strašna buka u unutrašnjosti to nisu bili. Ova surova stvarnost mi je nagrizla moral i sredinom popodneva počeo sam osjećati zamor. Dok se Alea mučno probijala kroz valove, priželjkivao sam da more i vjetar malo popuste pa da možemo više skrenuti prema jugu. Kada bi dostigli dvanaestu paralelu, mogli bi malo otpasti od vjetra i malo umanjiti mučenje. Međutim, Alea je u šest popodne tek prešla jedanaestu paralelu i do dvanaeste je trebalo sići još punih šezdeset milja na jug. Počeo sam da se pitam da li će mi to uopšte počići za rukom prije dolaska na Madagaskar.

Teško more nije dozvoljavalo kuhanje i budući da sam se hranio veoma jednolično, samo toliko da preživim, progonile su me misli o hrani. Dok pravi mornari fantaziraju o zagrljajima lučkih djevojaka, mene je opsjedala vizija pečenog pileta s krompirom. Zamišljao sam ga u tepsiji, tek izvađeno iz rerne, sa zlatnom koricom koja se puši, dok zarudjeli krompir još cvrči u vreloj masnoći, i skoro se razbolio od čežnje. Ove misli, od kojih mi je tekla voda na usta, malo pomalo su se pretvorile u pravu opsesiju koje se nisam uspijevao osloboditi.

Da bih malo zaposlio duh, povremeno bih zapisao po nekoliko redova u brodski dnevnik. U tome nisam pretjerivao i zapisi su ostali šturi, jer je pisanje ili čitanje u kabini broda koji se ljulja jedan od sigurnijih načina da se dobije morska bolest. Većina tih zapisa je govorila o teškom moru, velikim naporima kojima su bili izloženi brod i oprema i brigama o vremenskim prilikama. Međutim, danas sam zapisao nešto novo i drugačije. Zažalio sam što sam na brodu bio sam i što nikoga nije bilo da sa mnom podijeli fantastični prizor kojem sam svjedočio kad sam u devet uveče izašao u kokpit da perem zube. Dok su teški oblaci zaklanjali nebo tamnim plaštom, Alea je pramcem razgrtala svijetleću pjenu kao da razgrće blijedozelenu vatru. Kako se uskomešana voda preljevala preko pramca i plavila palubu, fluorescencija planktona, pobuđena sudarima trupa sa zapjenjenim valovima, jasno je ocrtavala obrise broda. U potpuno mrkloj noći, Alea je svijetlila kao da je bila radioaktivna! Zadivljen ovom nestvarnom slikom, osjetih se kao astronaut na svemirskom brodu okruženom svijetlećim poljem sile. Zaista, plovidba malešnom brodicom preko okeanskog beskraja je najbliže što se iko može nadati da se primakne doživljaju svemirskog putovanja. Kao što su astronauti u dubinama svemira bili izolovani i prepušteni sami sebi, tako sam i ja bio izolovan na pučini okeana i prepušten samo vlastitoj domišljatosti i upornosti, da bih mogao preživjeti.

Val je zapljusnuo kokpit, zalio me od glave do pete i probudio me iz sanjarija o svemirskim putovanjima. Priznao sam se pobijedenim i sišao u kabinu da, poput pravog putnika kroz galaksiju, potražim peškir da se obrišem.

Noć je bila veoma teška. U jedan poslije ponoći malo sam otpao od vjetra jer više nisam mogao podnositi strašne udarce trupa od valove. Govorio sam sebi da se ne smijem predavati, da nema mjesta strahu, da su preostala još samo tri dana i da nema razloga, ako sam mogao izdržati do sada, da sada popustim. Lako je to bilo reći. Voda, naizgled tako mekana i tečna, zapravo je bila tvrda poput betona i Alea je odskakala na valovima poput volovskih kola na turskoj kaldrmi, istresajući mi sve kosti i zglobove. Vjetar nije popustio i cijelu noć je puhao ustaljenom silom od osam bofora, na mahove možda i više. U prednjem jedru, skoro potpuno namotanom, ostavio sam jedva pet ili šest kvadrata. I ta krpica platna je bila dovoljna da Alea tokom noći napreduje brzinom većom od pet čvorova.

Iz kreveta sam ustao izmrcvaren i slomljen. Izašao sam u kokpit i ugledao nepreglednu konjicu čelično sivih valova okrunjenih bijelim krunama kako juri na zapad. Osjetio sam se sitnim poput mrava koji je odlučio putovati svijetom na repu slona. Mrav je bio svjestan da bi jedan jedini zamah slonovskog repa bio dovoljan da ga spljeska, kao što sam ja bio svjestan da je Alea mogla ploviti samo zajedno sa ovim snažnim valovima. Nikakav pokušaj borbe protiv njih ne bi imao ni najmanje šanse na uspjeh. Zbog toga smo po svaku cijenu morali još dobiti na jug. Stisnuo sam zube i podesio kormilo više prema vjetru.



Olujno nebo na južnom Indijskom okeanu

Dan sam proveo posmatrajući ples valova koji su pokušavali pristići krmu i ples krme koja im se vješto izmicala. Nad krmom bi se u jednom trenutku nadvilo tri metra visoko vodeno brdo, a već u sljedećem bi se krma ispela na vrh tog brda i propustila ga ispod sebe. Posebno bih se obradovao kada bi krijeste koje su pristizale Aleu promašile krmu za nekoliko centimetara i sručile se iza nje. Bilo je to kao posmatranje neke igre spretnosti. Kada val ne bi uspio zapljusnuti Aleu, nego bi je zamalo promašio, radovao sam se kao da smo ga zajednički nadmudrili i zaradili važan bod u nadmetanju protiv mnogo jačeg protivnika. Konačni ishod nadmetanja je ostajao nepoznat, ali svaki bod je bio vrijedan.

Sredinom dana vjetar je popustio na oko dvadeset pet čvorova i Alea je usporila na četiri čvora. Uprkos smanjenoj brzini, i dalje je povremeno jako pljeskala od valove i zbog toga nisam htio odmotavati jedro i povećavati brzinu. Svaki Alein udarac od površinu mora bio je istovremeno udarac po mojim nervima i strepio sam da se primičem zasićenju, granici iza koje te udarce više neću moći podnositi. Šta ću onda činiti, da li ću u nemoćnom bijesu udarati nogom, vrištati iz sveg glasa ili pesnicom prijetiti bezdušnom nebu, nisam znao.

Već nekoliko dana mi je život proticao između kokpita i kabine, na prostoru užem od tri metra i ne dužem od pet. Najdalje što sam išao bio je wc koji se nalazio između glavne i prednje kabine, a njegova upotreba na uzburkanom moru je uzbudljiva priča za sebe čijih se detalja ne volim prisjećati. Budući da je tokom popodneva vjetar ostao nešto slabiji, rekao sam sebi da bih za razonodu mogao malo protegnuti noge. Četveronoške sam otpuzao do podnožja jarbola i sjeo na krov kabine. Nisam se vezao, što znam da nije bilo mudro, ali imao sam neku vrstu averzije prema vezanju i nisam to skoro nikada radio.

Pred mojim očima se prostirao najmoćniji prizor koji sam ikada vidio. Valovi visoki preko četiri metra su se prostirali vodenom pustinjom od horizonta do horizonta. Bili su dovoljno dugi da Aleu potpuno izdignu na hrbat ili je potpuno spuste u dolju između dva vala. Njihova površina nije bila glatka nego je i sama bila uzburkana manjim, veoma strmim i oštrim valovima od jednog metra koji su izazivali strašno lupanje prednjeg dijela trupa od površinu mora. Alea bi cijela izašla na val veliki kao kuća, ali pošto je ovi manji valovi nisu mogli cijelu izdići, prednji dio bi se na tren našao u zraku a zatim pljesnuo od površinu vode sa zastrašujućim efektom. Sve bi se na brodu streslo a tutanj u kabini bi bio zaglušujući. Nije to bilo ni nalik „dugim, glatkim okeanskim valovima“ o kojima sam čitao u knjigama. Nije da takvi valovi nisu postojali, ali ja ih nisam puno vidio.

Vrhovi četverometarskih valova su se redovno lomili pod vlastitom težinom i tada bi niz strminu potekla zapjenjena bujica, bijela krijesta koja neiskusnom oku nije izgledala strašno. S vremenom sam naučio da poštujem ove krijeste i da ih se bojim, uprkos njihovom varljivo bezazlenom izgledu. Ako bi krijesta, survavajući se niz val, pogodila brod, udarila bi oplat silinom ovna za probijanje kapija srednjevjekovnih zamkova, stvarajući u unutrašnjosti buku jednaku onoj koju je stvaralo lupanje broda od površinu. Provoditi vrijeme u kabini bilo je slično držanju glave u bas bubnju nekog raspomamljenog bubnjara. Nikada mi neće biti jasno kako sam u tom zaglušnom štropotu uspijevaao zaspati.

Ispod moćnih četverometarskih valova, koje je na neprekinutoj pučini između Australije i Madagaskara stvarao pouzdani pasatni vjetar, postojao je još jedan sistem

valova. Bilo je to veoma dugo mrtvo more koje se nije moglo lako raspoznati golim okom jer su ga prekrivali i prikrivali spomenuti četverometarski valovi. Tek postepeno sam postao svjestan njegovog prisustva, da bih malo pomalo shvatio da je bilo veoma moćno, visoko dobrih deset metara i dugo preko dvije stotine, možda i znatno više. Sjedeći u podnožju jarbola i osmatrajući more, s vremenom sam primijetio da bi vidik oko Alee ponekad bio ograničen na svega stotinjak metara, kao da se zatekla na dnu ogromne zdjele. U drugim momentima, izgledalo je da se Alea nalazi na vrhu brijega i vidik bi tada pucao kilometrima preko vodenog beskraj prekrivenog hordama sivih divova, veličanstvenih u svojoj moći i snazi.

Ovaj epski prizor me ostavio bez daha. Jednom rukom sam grlio jarbol, drugom čvrsto stiskao rukohvat na krovu kabine i otvorenih usta, apsolutno fasciniran, u svom ustreptalom duhu urezivao sliku koju sam želio zadržati za vječnost. Neopisiva moć iskonskih sila prirode obilježavala je viziju pred mojim očima, viziju za koju sam u prvi mah pomislio da je divna, a onda shvatio da je strašna. Uska paluba na kojoj sam sjedio nije pružala nikakvu zaštitu. Ako bi naišao posebno veliki val i njegova krijesta zapljusnula Aleu, bio bih opran sa palube kao da sam plastična papuča. Spustio sam se na sve četiri i otpuzao nazad u kokpit. Kod jarbola sam presjedio jedva pet minuta.

U pet popodne je naišla serija nevera. Nakon njihovog prolaska vjetar je postao promjenljive snage, ali je zadržao smjer puhanja. Jedro sam ostavio skraćeno jer je ubrzo pao mrak i nisam želio da me nova nevera iznenadi. U deset sam, kao i obično, slušao Freda i kao i obično, nisam mogao razumjeti šta govori. Nakon toga sam se, premoren, sručio na ležaj i dok je more nemilosrdno tuklo od oplatu Alee, zaspao.

Dvanaesta zora na moru stigla je sa suncem. Digao sam se demoralisan i zabrinut i svjetlina jutra me nije obradovala ni ohrabrila. More je i dalje bilo tvrdo i teško, vjetar je i dalje bio jak, Alea je i dalje odskakala na valovima i dok je pjena prskala palubom i kokpitom, neprijatan nemir me ispunio, skoro neka zla slutnja. Presjekli smo konačno dvanaestu paralelu, ali sam odlučio da se pokušam probiti još malo na jug, za svaki slučaj, da imam malo rezerve. Do obale Madagaskara je ostalo još 120 milja. Ako se ništa ne promijeni, trebao sam je doseći narednog dana oko osam ujutro. Da li se mojim mukama nazirao kraj?

Prijepodne sam proveo na svom uobičajenom mjestu, stojeći na stepenicama ulaza kabine, u sjeni vjetrobrana. Glava mi je tu bila izvan kabine tako da sam donekle bio pošteđen strašne buke koja je vladala unutra. Dobivao sam i malo svježine koju je donosio vjetar, jer čim je sunce izašlo, u kabini je postalo prevruće. Bio sam fizički i mentalno iscrpljen i imao sam samo jednu želju, da stignem do Madagaskara. Zamišljao sam kako ću poljubiti kopno kad kročim na njega i pitao se ono što se svaki mornar prije ili kasnije uvijek upita: šta mi je sve ovo trebalo?

Sunčeva svjetlost me potakla da uzmem fotoaparat i pokušam zabilježiti prskanje mora u kokpitu. Nisam se usudio da ga iznesem vani i pokušam napraviti koji snimak u pravcu kretanja broda, što bi bilo interesantnije, jer sam se bojao da ga ne zalije more. Fotografija teško može dočarati pravu veličinu valova i nisam htio rizikovati fotoaparat zbog snimaka koji bi, vrlo vjerovatno, ispali razočaravajući. Snimio sam nekoliko fotografija kokpita i mora po krmi, tek toliko da imam kakvu takvu uspomenu.



Kada bi krijesta vala pogodila brod, voda je prštala svuda

Popodne je vjetar popustio na dvadeset pet čvorova, a more je postalo osjetno mekše. Alea skoro da je prestala pljeskati, po prvi put nakon šest dana. Mojim izmorenim živcima bilo je to dobrodošlo olakšanje, ali nisam se usudio previše radovati. Već danima je vjetar redovno pojačavao nakon smrkavanja i nisam imao razloga očekivati da će večeras biti drugačije. Iskoristio sam što je kokpit bio privremeno pošteđen prskanja da sjednem vani i malo odmorim noge jer sam veći dio dana preostajao na stepenicama. Kad je došlo vrijeme večere, dok sam pripremao dosadnu zobenu kašu koja mi se već popela na vrh glave, zamislio sam punjene paprike pečene u rerni i skoro dobio slom živaca.

U osam uveče pala je kratka kiša. Vjetar i more su potom ojačali i tutnjava u kabini je postala jača nego ikada. Moji izmoreni nervi, na granici izdržljivosti, sve teže su trpili brutalnu kanonadu koja me ispunjavala skoro nepodnošljivom tjeskobom. Samo još jednu noć je trebalo izdržati, manje od dvadeset četiri sata me dijelilo od bezbjednosti, ali ja sam bio na kraju snaga. Dok sam slušao Freda, obuzimala me sve veća zebnja i osjećao sam se jako uznemiren. Usamljen i ranjiv, u sićušnoj brodici izloženoj nemilosti okeana, strepio sam od nadolazeće noći i opasnosti koje je skrivala.

Kad je Fred završio, isključio sam radio, spustio se na ležaj na desnoj strani kabine i pokrio se plahtom. Osim zelene diode kaljužne pumpe koja je svijetlila na kontrolnoj tabli iznad navigacijskog stola, mrak u kabini je bio potpun. Nisam mogao učiniti ništa da sebi olakšam muke osim jedne jedine stvari – da pokušam zaspati.

Budući da sam bio premoren, uprkos zaglušnoj buci u kabini, san me ubrzo savladao. Probudio sam se u ponoć, izvukao bateriju ispod jastuka da pogledam koliko je

sati, a zatim neko vrijeme ležao u mraku osluškujući pokrete broda da se uvjerim da je sve u redu. Polako sam ponovo utonuo u san.

U jedan me probudilo nešto kao pucanj iz topa ili udar groma. Veoma različit od oštih udaraca mora od trup Alee, ovaj zvuk, snažan i potmuo, je došao izvana. Nisam znao šta je moglo biti u pitanju. Pomislio sam da mora biti nešto strašno i ako me to nešto pogodi, da će mi to biti kraj. Od same pomisli obuzela me jeza pa sam, u zaludnoj nadi da me opasnost neće pronaći ako se sakrijem, navukao čaršaf na glavu, čvrsto stisnuo oči i utonuo u polusan. Veoma brzo, trznuo me novi topovski udar.

„Ovo nije dobro“, pomislio sam. Palo mi je na pamet da bih trebao izaći vani i pogledati šta se dešava, ali nisam za to uspio prikupiti hrabrost. Šta god da je proizvodilo onu strašnu grmljavinu, nije moglo pripadati uobičajenim stanjima vjetra i mora. Kako su valovi mogli pucati poput topova? U nijemom strahu ponovo sam zažmirio i sakrio se u san.

Sljedeće čega se sjećam bio je zvuk mog vlastitog glasa: „Neee, neee, neee, neee...“ vrištao sam u mraku dok su po meni padale konzerve izbačene iz spremišta pod ležajem na lijevoj strani. Nalazio sam se na plafonu kabine, shvatajući da se brod prevrnuo, uvjeren da mi je došao kraj. U neopisivom užasu smrtnog straha, totalnom teroru koji nema ništa zajedničko s onim kad se normalno kaže da nas je strah, vidio sam kako prozori pucaju pod pritiskom, kako se Alea puni vodom, kako postepeno kreće u dubinu, kako mi pluća ostaju bez zraka, kako niko nikada neće saznati gdje sam skončao, kako će mi grob, na četiri hiljade metara dubine, među monstrumima koji žive na dnu okeana, biti mokar i hladan... I onda... Onda se brod ispravio.

Koliko dugo je trajao teror? Možda deset sekundi, možda trideset... Znam da je za mene trajao cijelu vječnost. Grmljavina vala je morala biti strašna, ali osim svog vlastitog glasa ne sjećam se nikakvog drugog zvuka. Ne sjećam se ni udaraca predmeta koji su pljuštali po meni, ni morske vode koja me zaljevala, ničega osim vlastite vriske u mraku u kojoj je bila sadržana samo jedna jedina misao: želim ostati živ.

Sjeo sam u krevetu i dok mi se cijelo tijelo nekontrolisano treslo, pokušavao doći do zraka. Malo pomalo počeo sam se pribirati. Shvatio sam da ne smijem dozvoliti da me panika savlada jer ću onda biti gotov. Počeo sam duboko disati, ponavljajući u sebi da se moram smiriti i nakon nekoliko minuta uspio ovladati sobom i zaustaviti drhtanje tijela.

Prvo sam provjerio šta je sa prozorima. Pružio sam lijevu ruku ali umjesto da naiđe na plastično okno, ona je proletila kroz prazninu. Isjekao sam dlan na krhotinama pleksiglasa oštrim poput žileta, a da to nisam ni osjetio.

Ispuzao sam iz kreveta, našao baterijsku lampu i osvijetlio po kabini. Haos koji sam ugledao je bio neopisiv. Moj ležaj se otvorio i ostao zaglavljen iznad stola. Kompletan sadržaj spremišta na lijevoj strani, konzerve, flaše, eksplozirane kutije sa rižom i makaronima, bio je rasut po njemu i po podu kabine koji je bio prekriven sa 30cm vode. Akumulatori su se nalazili na desnoj strani, na onoj na koju je brod bio nagnut i morao sam pokušati spriječiti da budu poplavljeni jer bi to bio kraj struje, kraj svjetla, kraj elektronike, kraj motora.

Kontrolna lampica kaljužne pumpe je promijenila boju iz zelene u crvenu što je značilo da pumpa radi. To je bilo dobro. Odlučio sam da prepustim električnoj pumpi da ispumpa vodu iz broda i požurio vani da vidim kakva je situacija.

Vani je stanje bilo još strašnije. Tenda je bila razvaljena i njena čelična konstrukcija je ležala preko kokpita. Drvena rešetka sa dna kokpita se popriječila i zakrčivala prolaz. Vjetrobran je potpuno eksplodirao i njegovi iskidani komadi su mlatili na vjetru. Glomazne solarne ploče su se zaglavile u čeličnoj konstrukciji krmene platforme i ostale tamo viseći na kablovima. Splav za spašavanje se izvalio sa svog postolja i ostao zaglavljen u ogradi čiji su stubići svi bili iskrivljeni. Rašiveno platno tende je mlatilo na vjetru udarajući me po licu. Međutim, ono čega sam se najviše pribojavao nije se desilo: jarbol nije pao i stajao je na svom mjestu. Prednje jedro je izgledalo neoštećeno. Sve nije bilo izgubljeno.

Požurio sam da namotam prednje jedro i brod se ispravio. Iz nekog razloga, more je sada bilo osjetno mirnije i Alea se nije pretjerano ljuljala. Udarci mora od trup su se znatno prorijedili i u kabini nije bilo toliko buke.

Krenuo sam da prvo raščistim kokpit. Iz kokpita se upravljalo brodom i to mi je bio prioritet. Za rad su mi bile potrebne obje ruke pa sam stavio bateriju u usta i dao se na posao. Više silom nego milom uspio sam uglaviti drvenu rešetku nazad na njeno mjesto na podu kokpita. Prednja cijev metalne konstrukcije tende je bila izbijena iz ležišta i popriječila se u kokpitu, srećom još uvijek učvršćena za brod jakim gurnama koje su služile za zatezanje tende. Nisam htio sjeći gurtne nego sam se dao na njihovo odvezivanje, što se pokazalo teškim jer su bile jako zategnute. Kad sam uspio razvezati gurtne i osloboditi tešku i glomaznu cijev, s poteškoćama sam je spustio u kabinu gdje će mi smetati sljedeća dva dana.

Stražnja cijev konstrukcije je ostala na svom mjestu i s nje je visilo platno tende, mlateći žestoko na vjetru. Skidati ovo platno na uzburkanom moru bilo bi opasno i usred dana, a po noći je graničilo sa nemogućom misijom. Morao sam balansirati na uskom zadnjem rubu kokpita, držati se jednom rukom za zadnju priponu jarbola, a drugom otvarati rajfešluse koje je jedrar Mehmed zašio naopako, tako da sam rukom jedva dopirao do njih. Ne zna ni sam kako, uspio sam obaviti ovaj nezgodan posao a da ne padnem u more i ubacio platno, koje je nekim čudom ostalo čitavo, u kabinu.

Sljedeći je na redu bio vjetrobran. Njegovi iskidani komadi su mlatili na vjetru i ometali prolaz u kabinu. Trebalo je sa okvira od metalnih cijevi otkopčati dva rajfešlusa, što u principu ne bi trebalo biti teško, ali u dva sata ujutro na uzburkanom moru, sve je teško. Uspio sam ipak i u tome i pokidani skaj vjetrobrana takođe ubacio u kabinu. Sada se moglo nesmetano ulaziti i izlaziti.

Svi ovi radovi su potrajali dobrih pola sata. Za svo to vrijeme ostao sam pribran i radio sam polako, metodično i sa izvjesnim prkosom. Pumpa je u međuvremenu trebala ispumpati vodu iz broda, ali to se nije desilo. Obuzela me zla slutnja. Otišao sam do krme i nagnuo se preko ograde da pogledam ispusni otvor kaljužne pumpe. Iz njega nije izlazilo ništa. Crvena lampica na kontrolnoj tabli je trebala označavati da pumpa radi, ali u ovom slučaju nije to označavala – naprotiv, označavala je kratak spoj. Mjesto gdje su kablovi bili spojeni našlo se pod vodom i izolacija nije izdržala. Pumpa nije radila i vodu sam morao izbaciti ručno.

Uzeo sam plastičnu kantu i dao se na izbacivanje vode u kokpit, osvjetljavajući baterijskom lampom koju sam držao u ustima. Možda sam lampu mogao okačiti negdje u kabini, ali mi to jednostavno nije palo na pamet, dok ćeonu lampu nisam uspio pronaći. Kokpit je imao otvore za pražnjenje tako da je voda izbačena iz kabine kroz njih oticala u more.

Nakon dva sata napornog rada voda je postala suviše plitka da bi se mogla skupljati kantom, pa sam uzeo pljosnatu plastičnu posudicu koja je služila za pražnjenje gumenog čamca i pomoću nje kupio vodu i izbacivao je u sudoper. Kad se voda spustila do podnih dasaka, podigao sam jednu dasku u prednjem dijelu kabine i nastavio zahvatati vodu sa poda i izbacivati je u lavabo u kupatilu. Od napora su me počeli hvatati grčevi u desnoj ruci, pa sam nastavio raditi lijevom rukom, usporenim ritmom.

Kad sam izbacio veći dio vode, vratio sam podnicu na mjesto. Ispod poda je ostalo još vode, ali ona će pričekati neki povoljniji momenat. Bacio sam pogled na GPS koji je srećom još radio i šokiran otkrio da su me vjetar i more, za četiri sata koliko je brod bio zaustavljen, pogurali deset milja na sjever! Teško izborena pozicija 12°10' južne širine, bila je izgubljena. Nalazio sam se tačno na dvanaestoj paraleli i nisam smio gubiti ni časa. Još samo sat vremena ovakvog zanošenja i Alea bi se našla sjeverno od opasnog rta Cap d'Ambre, a to nisam smio dopustiti.

Odmotao sam nekoliko kvadrata đenove, podesio kormilo i Alea je poslušno krenula prema dvadeset milja udaljenom Madagaskaru. Za svo vrijeme dok sam radio, more je ostalo nešto mirnije nego prije. Svega nekoliko jakih udaraca je potreslo Aleu poput kovačkog malja, ali na to sam već bio oguglao. Alea je sedam dana plovila po teškom moru, primila je na hiljade udaraca i jedva bi se nagnula na stranu dok bi se voda preljevala preko palube. Kakav je to morao biti val da je povali na bok?

Do svitanja su ostala još dva i po sata. Sjeo sam na klupu u kokpitu da predahnem, ali me istog trenutka obuzela anksioznost. Shvatio sam da je bolje da nešto radim, zato da skrenem misli i da mi vrijeme brže prođe. Iz kabine sam iznio šperploču koja je bila unaprijed izrezana na tačne dimenzije upravo za slučaj ovakve potrebe i postavio je izvana preko razbijenog prozora. Međuprostore između šperploče i slomljenog pleksiglasa, popunio sam silikonom. Zatim sam pregledao elektronske uređaje i otkrio da dubinomjer, autopilot i radio stanica više ne rade. Autopilot koji sam nepotrebno ostavio u kokpitu se našao pod vodom i nije to podnio. Velika je sreća bila da je GPS radio jer bez njega bih se našao u ozbiljnoj nevolji. Imao sam još jedan u rezervi ali nisam zasad znao šta je s njim.

Zora me zatekla na pet milja od obale. Sat kasnije, primakao sam se dovoljno da jasno vidim okomite stijene uz obalu i niske kamenite bregove iznad njih, narandžaste u svjetlu izlazećeg sunca. Uzeo sam kormilo u ruke i usmjerio pramac ravno prema visokoj crno-bijeloj kuli svjetionika koji je obilježavao Cap d'Ambre, Čilibarni rt.

Kad sam se primakao obali toliko da je voda postala modro-zelenkasta, krenuo sam paralelno s njom prema sjeveru. Alea je sada plovila niz vjetar, valovi su je pristizali po krmi i kormilo se nije moglo ispustiti ni za tren. Sa lijeve strane je na udaljenosti od pola milje promicala stjenovita obala na kojoj su strahovitom silinom eksplodirali valovi. U moćnim gežirima, zapjenjena morska voda je prštala najmanje dvadeset metara u zrak. Brod koji bi se tu nasukao, bio bi uništen za pet minuta.

Kako sam napredovao sjevernije, ugledao sam po lijevom boku, na udaljenosti od stotinjak metara, prostran greben koji jedva da je malo virio iz mora. Greben je bio širok više stotina metara i svojim prisustvom me upozorio da se nipošto ne trebam primicati bliže obali i da moram dobro otvoriti oči i stalno biti na oprezu sa slučaj da se neki novi greben ne pojavi pred pramcem. Voda pod Aleom je sada bila zelena, ali bez dubinomjera tačnu dubinu nisam mogao znati i zbog toga nisam znao da li sam se već

primakao obali bliže nego što je bilo bezbjedno. Ovdje, u plićoj vodi, valovi su bili još veći i strmiji nego na otvorenom moru, ali krijeste su začudo bile male i bezazlene. Pretpostavio sam da jaka struja tu mora teći na sjever, u istom smjeru sa vjetrom i valovima, i da je to bio razlog što su valovi bili relativno glatki. Kako su je valovi pristizali, Alea se izdizala na njima i u zadnji čas se izmicala pred malim bijelim krijestama, nekad za svega 30 cm, ali ni jedna je nije uspjela udariti u krmu. Svejedno, kada bi se Alea našla na vrhu vala, sa provalijom od četiri metra neposredno iza krme, to je svaki put izgledalo strašno.

Nakon pola sata napete plovidbe i pređene tri milje, obala je počela zaokretati prema zapadu. Malo pomalo, valovi su se smanjili na tri metra, onda na dva, a kad je obala počela zaokretati prema jugu, voda je postala – mirna. Vjetar je i dalje puhao dobrih trideset čvorova, ali zaklonjena od silnih okeanskih valova obalom Madagaskara, Alea je sad klizila nestvarno glatkom vodenom površinom kao po šinama. Prvi put nakon sedam dana neopisivog mučenja, Alea nije skakala, u kabini nije tutnjalo, voda nije pljuštala po palubi. Jedrenje, o kojem sam zadnjih nekoliko dana počeo misliti sve najgore, preokrenulo se u zadovoljstvo.



Cap d'Ambre (foto Estrella)

Mojim problemima ipak još nije došao kraj. Našao sam se uz nepoznatu obalu čiju detaljnu kartu nisam imao i bio sam neodlučan šta da poduzmem dalje. Zasad je izgledalo da sam se barem riješio muka sa valovima (nisam ni sanjao koliko sam bio u zabludi!), ali vjetar je još uvijek puhao veoma jako i postavilo se pitanje pronalaska sigurnog sidrišta za noć. Dok sam proučavao obalu Madagaskara prije polaska na put,

uočio sam nedaleko od rta Cap d'Ambre dvije uske uvale okrenute sjeverozapadu koje su izgledale kao da bi mogle ponuditi utočište za noć. Kad se prva od tih uvala otvorila po lijevom boku, ugledao sam u njenom dnu, na udaljenosti od nekoliko stotina metara, malu pješčanu plažu uokvirenu surovim pejzažom polugolog krša. Voda u uvali, tirkizne boje mjestimično prošarane smeđim mrljama, je bila potpuno mirna. Tirkiz je označavao pijesak, a smeđe mrlje su bile koralne hridi – to sam mogao pogoditi i da ne zalazim u uvalu. Ono što nisam mogao znati bile su dubine. Koliko je vode bilo nad pijeskom? Koliko nad hridima? Koliko je prostran bio pješčani sprud i da li je bio dovoljno slobodan od koralna da bi se na njega moglo spustiti sidro? Jedini način da se dobiju odgovori na ova pitanja, bio je da se zađe u uvalu. Istraumatiziran događajima od prethodne noći, nisam se usudio da to učinim. Nisam imao dubinomjera, nisam znao da li će motor upaliti, a vjetar je bio suviše jak da bi se u uskoj uvali moglo manevisati samo jedrima ako motor ne upali. Iz razloga koji su ostali misteriozni, nisam pokušao upaliti motor. Valjda sam se bojao da ću otkriti da ne radi i tako sam možda propustio da provedem noć na mirnom sidrištu. Ovo je otvoreno nagađanje. Možda uvala i nije bila pogodna za sidrenje, ali to je pitanje na koje nikada neću dobiti odgovor.

Ulaz uvale ubrzo je ostao po krmi i Alea je nastavila kliziti mirnom vodom prateći kamenitu obalu od neobičnih crnih stijena. Rezultat vulkanske aktivnosti, ove stijene, visoke oko tri metra, ispucale i rastavljene na velike crne blokove, padale su vertikalno u more kao neki grubo izgrađeni mol. Voda pod Aleom je bila tamno plava što je značilo da je bila duboka, pa sam se pomalo neoprezno primakao stjenovitom zidu toliko blizu da sam ga skoro mogao dotaknuti rukom. Da li su ove stijene zaista bile tako zanimljive kako se meni tada učinilo, ili sam jednostavno bio sretan da vidim kopno nakon što sam trinaest dana bio okružen vodurinom, teško je reći.

Milju dalje, otvorila se druga uvala. Nadao sam se da će se ona pokazati pogodnijom od prve, ali ispostavilo se da je puna koralnih hridi i tu nije bilo ni govora o spuštanju sidra. Nemajući izbora, nastavio sam prema jugozapadu, prateći obalu izbliza, tražeći neko mjesto gdje bi se moglo spustiti sidro. Ubrzo se počelo pojavljivati sve više koralna što me primoralo da plovim na većoj udaljenosti od obale. Vjetar je ovde divljao, rušeći se s planina velikom silinom. Šanse da ću pronaći sidrište u vodama punim koralna, koje su se protezale stotinama metara daleko od obale, nije bilo. Prošao sam dva ili tri zaliva usječena duboko u kopno, međutim voda u njima je bila smeđe-zelena, što nije obećavalo ništa dobro, a vjetar je hućao, usmjeren i ubrzan između bregova na njihovim obalama. Premoren i demoralisan, sredinom popodneva sam pokušao zaći u jedan takav zaliv. Tražio sam put birajući gdje je voda bila zelena i izbjegavajući mjesta gdje je bila smeđa, nadajući se da ću se tako moći primaknuti obali. Bila je to uzaludna nada i ubrzo sam zalutao među koralnim hridima. Kad sam shvatio šta se dešava, okrenuo sam nazad i jedva uspio pronaći put do otvorenog mora.

Oko pet popodne ugledao sam jedno nisko ostrvce i zaputio se prema njemu. Kad sam se primakao, pritisnuo sam dugme startera i motor je odmah upalio. Odahnuo sam. Nisam znao šta me sve još čeka i motor se mogao pokazati od životnog značaja.

Ostrvce, za koje ću poslije otkriti da se zove Nosy Vaha, je bilo ovalnog oblika i imalo promjer svega petsto metara. Na jugozapadnom kraju se nalazila trokutasta pješčana plaža, a ostatak obale je bio stjenovit, sa nešto kržljave vegetacije. Visina kopna nigdje nije prelazila dva metra iznad mora. Ostrvo je sa svih strana bilo okruženo koralnim grebenom čija je širina bila oko petsto metara. Zaklon je bio veoma slab i

pogodnog mjesta za sidrenje nije bilo nigdje, ali ja više nisam imao izbora i spustio sam sidro u koral na sjeverozapadnoj strani ostrva na dubini od oko pet metara. Sidrište je bilo neudobno, Alea se neugodno valjala, zaštite od vjetra nije bilo nikakve, ali ja sam bio na kraju snaga. Cijeli dan sam proveo stojeći za kormilom, izložen vrelom tropskom suncu, ništa nisam jeo ni pio, i nije mi bilo jasno kako se uopšte održavam na nogama.

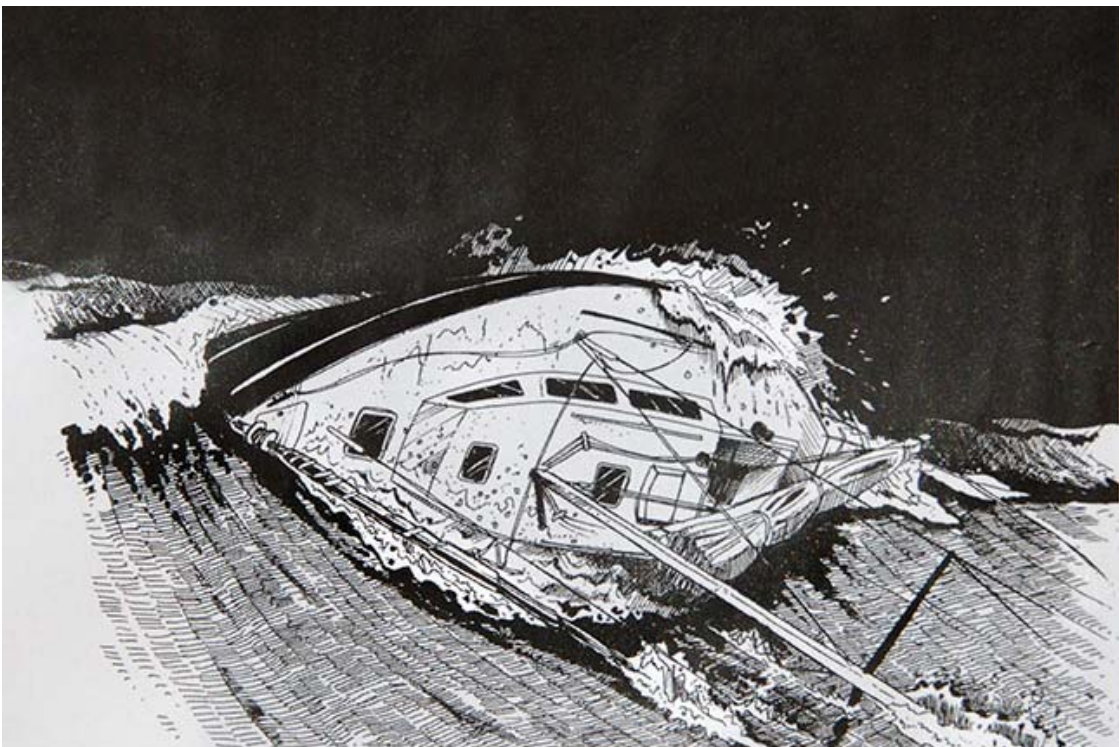


Otočić Nosy Vaha

Kad sam spustio sidro, izvadio sam fotoaparata iz nepromočive vreće i na brzinu snimio nekoliko fotografija. Zatim sam rekao sebi da trebam nešto pojesti. Nisam osjećao glad, ali odlučio sam da se natjeram. Dograbilo sam kašiku i konzervu graha i počeo jesti direktno iz konzerve. Zalogaj po zalogaj, apetit je proradio i ta konzerva graha se pokazala jednim od najljepših obroka koje sam ikada pojeo. Nisam se mogao sjetiti kad mi je hrana bolje prijala. Sat kasnije, otvorio sam i pojeo još jednu. Usput sam nastojao piti što više vode.

Ostatak dnevnog svjetla sam iskoristio da malo raščistim nered. U kabini je sve bilo mokro i prljavo od kečapa, graha, špageta i drugih namirnica koje su slijepljene morskom vodom prljanale za zidove, plafon i podove. Spužve i posteljine sa ležaja su bile natopljene vodom pa sam ih iznio na palubu ne bi li se koliko toliko osušile. Knjige i drugi predmeti u policama su također bili namočeni. Posebno me pogodilo kad sam vidio žalosno stanje u kojem su se nalazile sveske u kojima sam vodio dnevnik. Podigao sam podnice i klečeći na koljenima iscrpio vodu iz kaljuže, svojevrstnog malog bunara na sredini broda, dužine 120cm, širine 20-30cm i dubine 80cm, koji je bio sastavni dio kobilice. Znao sam da će se ta voda pomiješana sa ostacima hrane u tropskim vrućinama vrlo brzo usmrđiti i da se morala što prije izbaciti iz broda.

Stanje na palubi je takođe tražilo intervenciju. Splav za spašavanje je izvalio prečke iz drvene rešetke na krovu kabine za koju je bio privezan i zaglavio se u ogradi. Splav je bio veoma težak i uspio sam ga vratiti na mjesto samo uz velike teškoće. Rukom sam zatim ispravio metalne stubiće ograde koji su svi bili iskrivljeni pod pritiskom vode, ali nisu bili suviše kruti i lako ih je bilo ispraviti. Dok sam radio, pokušao sam razumjeti šta se zapravo desilo te strašne noći. Vjerovatno je bilo da je veoma veliki val oborio Aleu na bok pod uglom većim od devedeset stepeni, tako da se vrh jarbola našao u vodi, i da je krijesta tog vala, poput nabujale rijeke, gurala Aleu postrance dok nije prošla ispod nje. Alea se zatim ispravila. Koliko dugo je bila položena, nemoguće je reći. Prozor koji se našao pod vodom je pukao pod pritiskom i Alea je ukrcala znatnu količinu vode, ali srećom ne toliko da bi potonula. To je bilo sve što sam nagađanjem mogao dokučiti. Mnoga pitanja su međutim ostala neodgovorena. Koliki i kakav je to morao biti val koji je oborio Aleu? Šest metara? Osam? Deset? Četverometarski valovi kojima smo plovili zadnjih sedam dana nisu to mogli učiniti, u to sam se uvjerio. Još veća misterija je bio onaj snažan zvuk, nalik na topovski pucanj, koji se začuo jedan ili dva puta prije fatalnog udara. Da li je val mogao biti tako visok i strm da bi obrušavanje krijeste odjeknulo poput pucnja groma? Kada se velike krijeste lome u plitkoj vodi uz obalu, zaista proizvode potmuli tutanj, ali voda tada udara od čvrstu podlogu. Da li je sličan tutanj mogao nastati i bez prisustva čvrste podloge i koliki je val morao biti da zvuk bude toliko jak da me kroz zaglušujući tresak koji je vladao u kabini uspije probuditi sa udaljenosti od sto metara ili više? Ovo će ostati vječita misterija.



Noć užasa

Noć sam proveo u bolovima. Probudio sam se ukočen i otkrio da lijevu nogu ne mogu saviti u koljenu. Lijevi dlan, koji sam isjekao na razbijenom pleksiglasu, bio je u bolnim ožiljcima. Iznad desnog oka, na obrvi se skorila krv. Osjećao sam se sav izubijan, što sam i bio, i digao se sa velikim naporom. Popio sam čaj i dao se na posao.

Oko deset je naišao bijeli motorni brod od desetak metara sa dvojicom mornara. Zvali su se Firmin i Klovis i posao im je bio da patroliraju obalom u cilju sprečavanja ilegalnog ribolova. Objasnili su mi da je na mjestu na kojem sam se nalazio sidrenje bilo zabranjeno. Odgovorio sam da nisam u ilegalnom ribolovu i ukratko prepričao šta mi se desilo. Pokazali su razumijevanje i obećali da će sljedećeg dana u deset ujutro doći da mi pomognu podići sidro.

Cijeli dan sam proveo nastojeći dovesti brod donekle u red. Sunce je pržilo nemilosrdno, vjetar je bez predaha puhao snagom od trideset čvorova, na nezaštićenom sidrištu Alea se neugodno valjala s boka na bok. Pred zalazak sunca, izmoren napornim radom i neumoljivom vrućinom, sjeo sam u kokpit da predahnem. Prethodna noć je protekla mirno i nadao sam se provesti još jednu istu takvu na ovom napuštenom mjestu na kraju svijeta, ali bogovi vjetra i mora su odlučili drugačije. Kad je počelo da se smrkava, vjetar je oslabio i okrenuo na jug, a zatim na jugozapad i počeo gurati Aleu prema plićaku. Na nebo su se navukli sivi oblaci i nisam znao šta ti oblaci znače, te da li će promjena smjera vjetra biti kratkotrajna ili ne, da li će puhati jako ili ne. Na sidrištu su se gotovo odmah pojavili neugodni valovi visine jednog metra. Nisam imao nikakvog izbora, morao sam odmah isploviti. Sidreni lanac srećom nije bio previše upetljan u koral i uspio sam ga izvaditi uz nešto manevrisanja. Sjetio sam se Firmina i Klovisa i upitao se šta će pomisliti kad me sljedećeg dana ne zateknu na sidrištu, ali tu nije bilo pomoći.



Polazak sa Nosy Vaha

Bez autopilota, bez dubinomjera, bez detaljne karte, bez waypointa u GPSu, jedino što sam mogao učiniti bilo je da se izmaknem prema zapadu i ostanem u dubokoj vodi do svanuća. Tek onda sam mogao nastaviti plovidbu prema jugu.

Vjetar je stalno mijenjao smjer, pristizao je u nepravilnim udarima i bilo je nemoguće namjestiti jedra tako da Alea sama drži kurs. More je bilo divlje, brod se bacakao na kratkim oštrim valovima od dva metra i morao sam sjediti za kormilom iako sam padao od umora. Motor je srećom radio, ali sam primijetio da instrument tabla žmirka. U četiri ujutro vjetar je stao i more se malo smirilo. Ugasio sam motor, opružio se na klupi u kokpitu i dok se Alea jako valjala, odmah zaspao.

Digao sam se u prvo svitanje, odmotao prečku, i krenuo prema jugu. Jugoistočni vjetar je bio umjeren i Alea je sama održavala kurs dovoljno dugo da napravim nekoliko fotografija. To je bio sav predah koji sam dobio tog dana. Spakovao sam fotoaparati i krenuo do jarbola da podignem glavno jedro. Dok sam skidao navlaku sa jedra, vjetar je počeo naglo jačati i shvatio sam da moram prvo namotati prečku, pa onda dizati glavno jedro, jer se Alea već previše naginjala. Kad sam skratio prečku i vratio se do jarbola, vjetar je već bio toliko žestok da sam odlučio podići glavno jedro na tri krata, što nikada ranije nisam imao potrebu činiti. Pitao sam se da li će uopšte biti moguće jedriti oštro u orcu protiv razuzdanog vjetra koji je puhao brzinom od preko trideset čvorova. Odgovor na to pitanje sam dobio vrlo brzo. Problem nije bio toliko u vjetru, koliko u veoma strmim valovima od dva metra koji su se odmah podigli. Vjetar je puhao protiv jake morske struje i Alea se našla u najtežem moru s kojim se ikada morala izboriti. Napredovati na jedra je bilo apsolutno nemoguće. Samo me motor mogao izvući iz ovog uskuhalog kotla. Nipošto nisam smio dozvoliti da me vjetar otpuše na sjeverozapad, jer ako bi se to desilo, šansa da ikada više ugledam Madagaskar bi se našla pod velikim znakom upitnika.

Spustio sam jedra da ne pružaju otpor vjetru, upalio motor i pod punim gasom usmjerio pramac prema jugu. Bez hrane, bez vode, bez kape, bez tamnih naočara, bez mogućnosti da pustim rudu kormila makar na tren, bez ičega na sebi osim nepromočive jakne, izložen vjetru, suncu i stalnom prštanju pjene koja me zaljevala od glave do pete, stojao sam za kormilom punih pet sati bez prekida. Od Aleu su tukli nevjerovatno oštri vertikalni valovi, među kojima skoro da nije bilo razmaka, dok je vjetar nosio morsku pjenu kao što mećava nosi snijeg. Nisam mogao vjerovati da mi, nakon svega što sam već doživio, Neptun ne dozvoljava da predahnem, nego mi šalje 30-35 čvorova vjetra ravno u nos i odvratne, strme, teške valove koji se lome i razbijaju pršteći i preljevajući se preko palube i meni preko glave. Bio sam na rubu sloma.

Niko ne zna i nikada neće znati, jer se niko ne može uvući u moju kožu, koliko sam tada želio da odustanem. Želio sam sići sa podivljalog mora, sjesti i zaplakati. Nisam mogao više. Nisam mogao više, a morao sam. Krvavih očiju punih soli, pronalazeći u sebi snagu za koju nisam znao da postoji, stojao sam za kormilom poput kipa, fiksirajući pogledom jedno ostrvo koje se naziralo u daljini i gdje sam se nadao pronaći zaklon. Za to ostrvo su sada bile vezane sve moje nade.

Beskonačnih pet sati trajala je borba protiv mora i vjetra dok sam se beskrajno sporo primicao otoku čijom sjevernom ivicom, što sam mogao vidjeti iz prilične daljine, se pružala lijepa pješčana plaža. Međutim, kad sam prišao dovoljno blizu da razaznam detalje, moje nade da ću moći spustiti sidro na pijesak ispred plaže, u zaštićenoj vodi,

razbio je kameniti greben u obliku obruča koji je okruživao otok i sprečavao svaki prilaz obali. Na rubu očaja, posmatrao sam jedva namreškano površinu vode u laguni iza grebena. Od plaže me dijelilo manje od pola kilometra, ali mogla je isto tako biti na Mjesecu jer je bila potpuno nedostižna.



Prilazak plaži i mirnoj vodi ispred nje priječio je neprolazan greben

Odlučio sam da spustim sidro ispred grebena. Mjesto je očito bilo potpuno nepodesno za sidrenje, izloženo vjetru, valovima i vrtlozima koje su proizvodile morske struje, ali ja nisam mogao više. Morao sam predahnuti. Na dnu sam nazirao obrise krupnih stijena i kružio sam neko vrijeme ispred grebena, tražeći malo ravnije mjesto. Pošto dubinomjer nije radio, ispustio sam u more deset metara sidrenog lanca i kad sam napipao dno, nastavio sam ispuštati lanac. Na dvadesetom metru sam zavezao jedan veliki bokobran i na tridesetom još jedan. Zatim sam ispustio još deset metara, ukupno četrdeset. Bokobrani su trebali odignuti lanac od stjenovitog dna i poslužiti kao amortizeri. Bio sam svjestan da je postojala mogućnost da se sidro zaglavi u kamenju. Zbog toga je, kao mjera predostrožnosti, za sidro bio privezan plutajući konopčić koji se naziva orepina i koji služi da se sidro povuče unazad ako se zaglavi u nekoj rupi.

Rad na sidrenju mi je vrlo teško pao. Ne samo da sam bio gladan, žedan, premoren i izgorio od sunca, nego mi je sa povrijeđenim lijevom dlanom bilo vrlo teško rukovati teškim lancem, zategnutim pod pritiskom jakog vjetra koji ovdje nije puhao ravnomjerno nego se rušio s brda u žestokim udarima. Da bih mogao privezati bokobrane, morao sam se nagnuti preko ograde pramca i to mi je bilo veoma nezgodno jer nisam mogao saviti lijevu nogu i jer me cijelo tijelo boljelo od silnih udaraca koje sam primio prilikom prevrtanja.

Kad je sidro postavljeno, prekrpio sam glavno jedro navlakom i konačno mogao sići u kabinu da predahnem. Tamnoplava nepromočiva jakna u kojoj sam proveo cijelo

prijepodne je promijenila boju u plavičasto-bijelu. Skinuo sam je i produžio u kupatilo da se umijem slatkom vodom jer su me oči i lice pekli od soli. Kad sam stao pred lavabo, ugledao sam u ogledalu nekog čovjeka potpuno bijele kose i brade, očiju krvavih i pomalo unezvjerenih, okruženih debelim podočnjacima, sa tragovima skorene krvi na desnoj obrvi. Lecnuo sam se. Zar sam to ja?

Nagnuo sam se nad lavabo i počeo se umivati. Isprao sam so iz kose i brade i kad sam se ponovo pogledao u ogledalu, one su poprimile svoju normalnu tamnu boju. Dok sam stajao za kormilom, more me neprekidno prskalo po licu i glavi, do te mjere da mi je pod vrelim tropskim suncem postalo hladno! Žestok vjetar je brzo sušio morsku vodu u kosi i bradi i s vremenom se na njima nagomilalo toliko soli da pobijelile, kao da sam bio mlinar. Isto se desilo sa nepromočivom jaknom.

Sjeo sam za sto, otvorio konzervu graha i konzervu kukuruza i jeo. Zatim sam popio čašu vode. Da li od pretjeranog stresa ili što sam bio pregladniji, stomak mi se brzo napunio. Vjetar je puhao u žestokim udarima koji su hučali u snasti poput motora mlaznoga aviona i kidali mi živce. Kada bi udar vjetra prošao, preostalih dvadesetak čvorova je djelovalo kao tišina. Nešto vjetra je bilo potrebno, zato da drži Aleu podalje od grebena, ali zaglušna huka ovih silnih udara, poput zavijanja vukova u planini, ispunjavala me jezom. Fizički i mentalno potpuno iscrpljen, pao sam na ležaj i zaspao mrtvim snom.

Ukočen i bolan, oči sam otvorio u kasno popodne, s naporom se otimajući izmaglicama sna. Pomisao na hranu mi je dala snage da se pridignem. Pripremio sam zdjelu mlijeka i uz njega jeo keks Jack&Jill koji se u Tajlandu prodaje za pet bahta, otprilike jedan dolar. Sjetio sam se da sam kao dijete volio jesti Jadro keks sa hladnim mlijekom i ova uspomena na djetinjstvo mi je pomogla da se malo priberem, da se prisjetim ko sam i šta sam, da koliko toliko učvrstim dramatično uzdrmane temelje svog bića. Zamiješao sam zatim kašiku mlijeka u prahu sa kašikom meda i par kapi vode, dodao šaku indijskih oraščića i ta energetska mješavina mi je veoma prijala. Već danima nisam jeo skoro ništa osim graha iz konzerve i ova, u mojim okolnostima luksuzna hrana, mi je donekle podigla moral. Napoleon je bio u pravu: vojska maršira na stomaku.

Nakon jela sam izašao u kokpit i sa čežnjom osmatrao zlatni pijesak plaže, brijeg prekriven žutom travom i plavo ogledalo lagune. Žudio sam da nekako pronesem Aleu preko kamenitog grebena i spustim je u mirnu vodu pred obalom, a zatim da skočim u more, četveronoške ispužem na plažu, raširim ruke, legnem na pijesak, i ljubim ga kao ljubavnicu koju dugo nisam vidio. Kako sam samo želio stati nogama na čvrsto kopno! Ovaj nepoznati i zapravo surovi otok mi je izgledao poput nedostižnog raja iz kojeg ću zauvijek ostati prognan. Sve moje čežnje su bile uzaludne, u grebenu nije bilo prolaza i nikakvog načina nije bilo da se Alea nađe na sigurnom. Umjesto toga, kada bi vjetar nakratko popustio, valjala se na neudobnom i nesigurnom sidrištu punom vrtloga od sudara morskih struja, a kada bi vjetar udario obnovljenom žestinom, zatezala je lanac sidra poput strune, dok bi zaglušno zviždanje vjetra u oputi zatezalo moje izmorene nerve do krajnjih granica. Činilo se da mi bogovi neće dopustiti ni trenutak predaha dok mi, poput razmažene djece, ne dokažu da su jači. „Pa dobro, jači ste“, povikao sam, „priznajem se pobijedenim, samo me pustite da dođem sebi, da zaliječim rane, da predahnem... Slomljen sam!“ Niko mi nije odgovorio.

Obala Madagaskara, odakle je vjetar dopirao, nalazila se oko tri milje prema istoku. Od izmaglice i morske prašine koje je vjetar podizao, nisam mogao razaznati mnogo šta osim tamnih bregova u daljini. Na milju i po iza Alee se nalazilo jedno manje stjenovito ostrvo gdje sam se prethodno pokušao zaustaviti, bez uspjeha. Vidik prema jugu zaklanjao mi je brijeg. Negdje u tom smjeru se nalazio otok Nosy Mitsio za koji sam znao da posjeduje sigurno sidrište. Međutim, nisam mogao znati kakvi će me vjetar i more sljedećeg dana dočekati, pa nisam mogao predvidjeti koliko me mučenja čekalo do tamo. Sve je sada zavisilo od motora. Ako bi on otkazao, protiv ovog divljeg mora se nikada ne bih uspio probiti prema jugu samo na jedra.



Bregovi Madagaskara u izmaglici dok vjetar raznosi morską pjenu

Do mraka sam se bavio čišćenjem i slaganjem u kabini. Nisam imao mentalne snage za bilo kakav složeniji posao. Trebalo je, na primjer, otvoriti kontrolnu tablu motora, posušiti vlagu i našpricati sve kontakte sa WD40, ali ni za taj jednostavan zadatak nisam mogao prikupiti potrebnu koncentraciju. Kad se smrklo, sjeo sam za sto i ispisao nekoliko stranica dnevnika, zato da ovi jedinstveni doživljaji ne bi nestali u maglama zaborava. Dok sam pisao, sa strepnjom sam osluškivao kako vjetar bijesno urliče i potresa jarbol u žestokim udarima koji su sigurno dostizali četrdeset čvorova. Umor me na kraju savladao i zapao sam u nemiran san prepun tjeskobe.

Vjetar nikako nije popuštao i sljedećeg jutra sam sa ozbiljnom zabrinutošću krenuo prema pramcu. Priznajem da me zaista bilo strah da preduzmem ono što se moralo preduzeti. Sa ovako jakim vjetrom izvlačenje sidra se moglo pokazati veoma teškim, u zavisnosti od toga da li je bilo zaglavljeno u stijenama.

Posao je ispočetka krenuo prilično dobro. Rasterećujući pritisak na sidrenjak uz pomoć motora, podigao sam trideset metara lanca i oba bokobrana relativno brzo. Lanac je sada bio zategnut vertikalno, ali sidro nije popuštalo. To je bio dokaz da je bilo zaglavljeno pod nekim kamenom. Jedina sretna okolnost je bila da je more bilo prilično

mirno, sa valićima od svega tridesetak centimetara. Na bilo kakvim ozbiljnijim valovima, vađenje zaglavljenog sidra uz ovako žestok vjetar bi meni samom bilo nemoguće.

Dohvatio sam čaklju i nagnuo se preko ograde pramca da zakačim orepinu, žuti plutajući konopčić sa omčom na kraju. Omča je trebala plutati na površini mora, ali – nije. Morske struje i vrtlozi su omotali konopčić oko lanca i ja sam ga jasno vidio, ali dva metra pod vodom, daleko izvan dohvata čaklje. Kraj orepine, dužine otprilike pola metra, bio je oslobođen od lanca i uvijao se pod vodom kao da mi maše i ruga se.

Stvari nisu izgledale dobro. Nisam se usudio spustiti u vodu da pokušam izvući orepinu na površinu. Imao sam povrijeđenu nogu a nisam znao ni koliko su bile jake struje koje su omotala orepinu oko lanca. Spustio sam čaklju na palubu i otišao u kokpit da pokušam osloboditi sidro vožnjom naprijed. Pokušao sam tri puta, ali nisam uspio. Nije imalo svrhe insistirati. Sidro je bilo zaglavljeno i nisam ga mogao osloboditi. Preostalo je samo jedno – morao sam presjeći lanac.

Potražio sam pilicu za metal, jednu jedinu koju sam imao na brodu i krenuo na pramac. Lanac je na vrhu pramca prolazio kroz metalni profil u obliku slova „U“ kao kroz svojevrsan kanal i to je bilo jedino mjesto gdje sam ga mogao pokušati presjeći. Pod pritiskom vjetra, Alein pramac se zaokretao sad lijevo, sad desno i lanac se prebacivao sad na lijevu, sad na desnu stranu metalnog profila koji je bio desetak milimetara širi od njega. Sjeći sam mogao samo kad je lanac bio pritisnut uz lijevu stijenkicu „U“ profila. Kad bi se prebacio na desnu stranu nisam ga bio u stanju blokirati lijevom rukom i morao bih prestati s radom i pričekati da se vrati na lijevu stranu.

Napredak je bio nezamislivo spor. Lijeva ruka, isječena i bolna, nije mogla učvrstiti lanac koji je stalno radio, ne mirujući nikad duže od 2-3 sekunde. Sjedio sam u vrlo neudobnom položaju jer lijevu nogu nisam mogao saviti i morao sam je držati ispruženu preko pramca. Desna ruka se brzo zamarala i za pola sata nisam uspio presjeći jednu stranu karike. Bilo je to izluđujuće. Da sam mogao učvrstiti lanac u škrip, pilom za metal bih ga presjekao za minut. Ovdje, bila je to skoro nemoguća misija. Svejedno, nije mi preostajalo ništa drugo nego da nastavim piliti. Ruka mi se već umorila, ali nastavio sam uporno povlačiti pilicu naprijed-nazad snagom pileta. Za svo to vrijeme bezdušno su me terorizali divljački udari vjetra.

Zastao sam da se odmorim, bez ikakve posebne namjere bacio pogled preko pramca i na tamnozelenoj površini mora ugledao svijetlo žutu omču veličine ljudske glave. Kao da se sprda sa mnom, orepina se oslobodila lanca i isplivala na površinu. Gledao sam je napola ljutito, napola rezignirano. Lanac je već bio gotovo presječen i nije mu bilo spasa. Uzeo sam pilu i nastavio piliti.

Međutim, minut kasnije, palo mi je na pamet da bih ipak mogao pokušati spasiti sidro. Ustao sam, zakvačio orepinu čakljom, izvukao je iz vode i omotao omču oko pramčane bitve. Zatim sam ponovo sjeo i nastavio sa struganjem.

Precvikano upravo u trenutku kada se na Aleu oborio žestok udar vjetra, lanac se sručio u more. Pod pritiskom vjetra orepina se zategla kao struna, ali nije pukla. Tanki žuti konopac od 6mm se pokazao jačim nego što sam očekivao.

Sada je trebalo izvući sidro. Otišao sam u kokpit, upalio motor i krenuo vožnjom naprijed. Pokušao sam dva puta, ali ništa se nije desilo. Treći put sam krenuo odlučnije i ovaj put se Alea, oslobođena veze sa morskim dnom, pod pritiskom vjetra počela brzo zanositi ka sjeveru. Pomislio sam da je orepina jednostavno pukla i da je sidro ostalo na dnu, ali sam se prevario. Kad sam otišao do pramca i povukao konopčić, osjetio sam

težinu. Sidro i deset metara lanca još su visili sa Aleinog pramca. Morao sam ih ili odmah podići ili presjeći konopac i pustiti da sve padne na dno mora. Sjeo sam na pramac i počeo navlačiti žuti konopčić koliko sam imao snage.

Pokazalo se da snage nisam imao dovoljno. Desila se neočekivana i pomalo nevjerovatna stvar. Kompletna dužina lanca se vertikalno sručila tačno na sidro i ostala na njemu u jednoj velikoj guti. Teškom mukom sam uspio tu gomilu željeza izvući do površine mora, ali je nisam mogao podići na pramac. Bila je jednostavno preteška.

Otišao sam do jarbola, oslobodio podigač spinnakera, doveo ga na pramac i zavezao za orepinu. Uz pomoć vinča na jarbolu uspio sam, još uvijek sa velikim poteškoćama, podići sidro i lanac na palubu. Osjetio sam se malo glupo. Možda nisam morao sjeći lanac. Ali, treba razumjeti da sam bio u šoku, iscrpljen i prestrašen, i samo sam se želio izvući iz nezavidne situacije u kojoj sam se nalazio. Pri svemu tome me mala pobjeda koju sam upravo izborio ipak mrvicu ohrabrila. Zapravo je bilo čudo da sam uopšte skupio volje i snage da spašavam sidro nakon što je lanac bio presječen. Imao sam još dva sidra i da sam jedno žrtvovao, ne bi to bio katastrofalan gubitak.

Sidro i lanac sam ubacio u spremište na pramcu, zakačio podigač nazad na jarbol i požurio u kokpit. Dok sam se mučio da izvučem sidro i lanac, vjetar je odgurao Aleu već cijelu milju prema sjeveru. Uključio sam vožnju naprijed i krenuo prema južnom kraju otoka pred kojim sam proveo noć i za koji ću mnogo kasnije saznati da se zove Nosy Manonaka.

Pakao od prethodnog dana se ponovio. Sljedećih deset sati, u nepromočivoj jakni bijeloj od soli, ali ovaj put opremljen kapom i sunčanim naočarama, pretojao sam za kormilom izložen suncu i prštanju mora, dok je Alea skakala poput konja na rodeu. Valovi su bili visoki samo dva metra ali su bili toliko strmi da su se pokazali puno gorim od četverometarskih valova na otvorenom okeanu. Ovo divljačko stanje mora je bilo posljedica žestokog vjetra koji je puhao protiv jake morske struje koja je nosila na jug. Struja je doprinosila Aleinom napredovanju protiv vjetra barem isto toliko koliko i motor pod punim gasom, ali je istovremeno velikim dijelom bila odgovorna za nastanak apsolutno brutalnih valova. Nekoliko valova se sručilo na brod takvom silinom da su ga nagnuli pod uglom od četrdeset pet stepeni i ubacili desetine litara vode u kabinu. Bilo mi je dosta svega.

U tim nesnošljivim uslovima preplovio sam 15 milja i stigao u blizinu otoka koji sam ciljao da bih shvatio da to nije bio Nosy Mitsio nego Nosy Lava. Plovio sam dvadeset stepeni oštrije u vjetar nego što je bilo potrebno. Ova greška mi je sad omogućila da otpadnem od vjetra, podignem jedra i ugasim motor. Pritisnut jedrima, brod je postao puno stabilniji i plovio je brže.

Nakon što sam prošao otok Nosy Lava vjetar je počeo pomalo slabiti, i kako sam napredovao prema jugu, slabio je sve više. Do Nosy Mitsio je preostalo još desetak milja, ali mojim najtežim mukama je došao kraj. Postepeno sam otvarao sve veću i veću površinu jedara i kada sam, nakon dva sata prilično brze plovidbe, ušao u zaliv u obliku polumjeseca koji formiraju obale otoka Nosy Mitsio, naišao sam na slab jugozapadnjak. Bilo je to nevjerovatno. Desetak milja sjevernije bjesnio je jugoistočnjak od 35-40 čvorova, a ovdje je puhalo 3-5 čvorova jugozapada. Konačno na sigurnom, sa ogromnim olakšanjem upalio sam motor i zaputio se ka sidrištu na kojem sam ugledao četiri

jedrilice. Jedna od njih bila je Strong Legs, australijski brod koji sam poznao sa Chagosa.

Sidro sam spustio na lijepom pješčanom dnu na 6-7 metara dubine. Prozirna zelenkasto-tirkizna voda je bila potpuno mirna. Nakon bešćutne divljine u kojoj sam se borio protiv raspomamljenih elemenata, duga pješčana plaža obrubljena redovima visokih palmi je izgledala divno pitomo i prijateljski. Užasna huka vjetra, koja me danima terorizala, potpuno je prestala i tišina je djelovala gotovo nestvarno. Mogao sam odahnuti.

Otvorio sam konzervu paradajza i konzervu tunjevine i napravio supu. Bila je to dobrodošla gastronomska promjena nakon više dana graha! Poslije toga sam krenuo u detaljni obilazak broda s namjerom da sastavim listu oštećenja i odredim prioritet popravaka. U tome sam proveo veći dio poslijepodneva.

Sat vremena pred zalazak sunca, Dave sa Strong Legs, zajedno sa desetogodišnjim sinom, je došao u posjetu. Strong Legs je namjeravao sljedećeg dana produžiti za Mayotte i Dave je naišao samo da me pozdravi. Pozvao sam ga na brod, ispričao šta se desilo i on je odlučio da odgodi polazak za jedan dan, da mi se nađe pri ruci. Taj čin solidarnosti me jako obradovao i ohrabrio.



Strong Legs (sredina) i dvije južnoafričke jedrilice na otoku Nosy Mitsio

Sljedećeg jutra Dave je došao i donio mi silikon, WD-40 i rolnu toalet papira! Pozvao me na ručak i rekao mi da će u podne doći čamcem po mene. Cijelo prije podne sam proveo špricajući sa WD-40 svaki električni kontakt do kojeg sam mogao doći.

Otvorio sam autopilot i obilno našpricao integrisanu ploču na kojoj je bilo tragova morske vode i korozija je već krenula. Njegovo plastično kućište je trebalo biti otporno na prskanje vodom, ali očito nije bilo otporno na potapanje.

Kako je bilo dogovoreno, Dave je u podne došao po mene i odvezao me na Strong Legs. Poslužen sam hladnim pivom koje mi je prijalo bolje nego ikakav božanski nektar. Uslijedio je odličan ručak za pet zvjezdica, a dobio sam i kartu francuskog otoka Mayotte koja će mi uskoro dobro poslužiti. Dave me upozorio na postojanje jednog plićaka, Geysir Reef, oko sto dvadeset milja sjeverozapadno odavde. Poslije su nam se pridružile posade sa dva južnoafrička broda koji su još bili na sidrištu (treći je otišao tog jutra) i poslijepodne smo proveli u mornarskim pričama. Južnoafrikanci su pričali o svojim doživljajima u Mozabičkom kanalu, jednom od najopasnijih mora svijeta, kojim morska struja Agulhas teče na jug brzinom od pet čvorova. Kad se ova morska rijeka sudari sa hladnim frontama koje nailaze sa juga otprilike svaki treći dan, nastaju monstruozi valovi životno opasni čak i po velike brodove. Jedino rješenje tada je izaći iz struje i primaknuti se afričkoj obali, što je bilo vezano sa čitavim nizom drugih opasnosti.

Druženje sa ljudima mi je prijalo i uspio sam se u dobroj mjeri opustiti. Ostao sam na Strong Legs sve do veoma lijepog zalaska sunca. Još kad sam se zaustavio na otočiću Nosy Vaha, moje oko fotografa je uočilo neobičnu ljepotu i prozračnost svjetlosti u ovom dijelu svijeta. Zalazak sunca na Nosy Vaha je bio izuzetno lijep i taj trend se nastavio cijelo vrijeme tokom mog kratkotrajnog boravka na Madagaskaru. Nažalost, premoren i zauzet preživljavanjem, prethodnih dana jedva da sam uzeo fotoaparat u ruke. Mnogi krasni prizori tako su ostali nezabilježeni. Ovdje, na Nosy Mitsio, nisam imao puno više uspjeha. Imao sam previše posla na brodu da bi mi se dalo puhati gumenjak i izlaziti na obalu. Snimio sam samo nekoliko fotografija sa palube Alee, zato da imam bilo kakvu uspomenu.

Trećeg dana na Nosy Mitsio probudio sam se u zoru, na vrijeme da pogledom ispratim Strong Legs koji je krenuo prema otoku Mayotte. Puhao je svjež povjetarac i jedro je brzo nestalo na horizontu.

Noć sam proveo u bolovima i spavao loše. Po cijelom tijelu su mi izašle modrice, posljedica bombardovanja konzervama koje sam doživio. Pregledao sam lijevu nogu i na zadnjoj strani lijeve butine našao ogromnu modricu. Cijeli mišić je bio jedna plava masa. Nije bilo čudo da nisam mogao saviti nogu i proći će više mjeseci prije nego što se ona potpuno oporavi. Bila je sreća u nesreći što me samo jedna konzerva pogodila u glavu.

Prije podne sam proveo u radovima. Iznio sam na palubu spužve, posteljinu, knjige i sve drugo što se moglo iznijeti, da se suši na suncu. Pošto nisam imao mnogo slatke vode, zidove i plafon kabine sam prao morskom vodom, stružući slijepljene naslage makarona i kečapa pomiješanih sa sadržajem mojih posljednjih konzervi piva koje su tako tragično izgubljene. Posao je napredovao sporo jer sam morao demontirati pregrade, otvarati kontrolne table i slično, da bih došao do nedostupnih dijelova broda. Zapravo, pomalo je suvišno reći „nedostupnih dijelova broda”. Na jedrlici je skoro sve nedostupno.

Za ručak sam u ekspres loncu sa konzervom paradajza napravio ribu koju sam dobio od Strong Legs i dobro se najeo. Bolja ishrana tokom zadnja dva dana mi je primjetno popravila raspoloženje. Poslije ručka sam odspavao dva sata. Za razliku od prethodnog dana, kad skoro nije bilo vjetra, danas je u konopcima zviždao jugoistok od

25 čvorova i učinio me pomalo nervoznim. Nije taj vjetar bio ni blizu onome što sam doživio nekoliko dana ranije, ali uspomene na sve što sam prošao su još bile previše svježe.

Poslijepodne sam otvorio i presložio oba velika spremišta pod klupama kokpita. Kanistere sa gorivom, vodom i druge predmete sam našao uglavnom u redu, osim što je sve bilo ispreturano. Izlio sam u rezervoar za gorivo jedan kanister od dvadeset litara. To je bila cijena dva dana vožnje pod punim gasom. Srećom, imao sam dovoljno goriva. Za večeru sam pojeo ostatke ribe od ručka, skuhao čaj i sjeo da zapišem dnevna zbivanja u dnevnik bez kojeg ova knjiga, čije završne paragrafe pišem devetnaest godina nakon događaja, ne bi mogla postojati.

Digitalni fotoaparati je preživio u nepromoćivoj vreći. Samo dan prije prevrtanja, vođen zlom slutnjom, premjestio sam laptop i vanjski hard disk iz stola za karte u prednju kabinu i zamotao ih u najlon kese. Ta predostrožnost ih je spasila. Skoro sve što sam snimio nalazilo se na vanjskom disku i da je on propao, ni jedna fotografija sa ovog putovanja ne bi sada postojala.

Sljedećeg jutra sam ustao u zoru i proveo cijeli dan u radu. Uspio sam očistiti veći dio ulijepljene hrane u kabini i osjetio se malo bolje jer je Alea sad izgledala malo urednije. Posjetio me Dirk sa Lana Pinte, jednog od južnoafričkih brodova, i donio mi vijesti sa Strong Legs. Ostali su bez vjetra 60 milja od Nosy Mitsio i preostali put do Mayotte prevalili motorm. Strong Legs je radio vezom obavijestio Chagos i prijatelje koje sam tamo upoznao da sam bezbjedno stigao na Madagaskar.

Poslijepodne sam sastavljao rastavljenju elektroniku. Dichtung kućišta autopilota se razvukao i nisam ga mogao ponovo sklopiti. Ovo me ekstremno iritiralo. Autopilot nije pokazivao puno znakova korozije i nadao sam se da bi mogao proraditi. Otok Mayotte je bio udaljen tri dana plovidbe i bez autopilota, ta plovidba bi bila mučenje.

Predveče su dvojica crnaca u drvenoj pirogi sa plovkom došli do Alea da trguju. Govorili su francuski pa smo se sporazumijevali bez teškoća. Donijeli su pet jaja od patke, tri narandže veličine limuna i oko dvije kile banana. U zamjenu sam im dao dva šorca, dvije majice, jedan šušakavac i jedne pantalone za kišu. Pitao sam ih da li imaju papaje i rekli su da imaju pa sam ih naručio za sutradan. Obradovao sam se bananama ali su se pokazale kisele i bio sam malo razočaran. Međutim, veselio sam se uštipcima sa jajima od patke koje sam ima namjeru pripremiti sljedećeg dana za doručak. Već danima sam doručkovao zobenu kašu i bilo mi je dosta. Nažalost, imao sam vrlo malo brašna, samo za jedan obrok.

Flaširana voda koju sam vukao još iz Turske i skoro dvije godine čuvao u strateškoj rezervi za slučaj nesreće, također se primicala kraju. Mudrim se pokazalo što sam preduzeo tu predostrožnost i imao dovoljno vode za piće na raspolaganju na dohvat ruke. U spremištu sam našao tri kanistera od po deset litara ispravne vode koju sam dobio od Mikea, tako da zasad nisam morao brinuti o žeđi.

Legao sam veoma umoran, proveo noć punu bolova i probudio se umoran. Lijeve noge me jako boljela, posebno kad je istegnem i kad se mišići ohlade. Poslije doručka sam se vratio u krevet i spavao do podne. Probudila me glad pa sam ustao da pojedem konzervu graha – šta drugo – i vratio se u krevet. Osjećao sam se bolesnim i veoma iscrpljenim. Tek sredinom popodneva, sunce koje je pronašlo put do mog lica kroz ulaz

kabine, natjeralo me da ustanem i da se s naporom pokrenem. Počeo sam se baviti električnom instalacijom i spojio na brodsku struju GPS i ventilator motornog prostora. Utom je naišao jedan domorodac u crvenom kajaku i pitao me imam li kakav lijek za stomak, jer mu je žena bila bolesna. Dao sam mu antibiotike protiv proljeva. Nisam znao šta je bilo njegovoj ženi ali pretpostavio sam da joj antibiotici neće naškoditi.

U sumrak su se pojavila ona dvojica od juče. Donijeli su dvije ogromne papaje i nešto narandži i limuna. Pozvao sam ih na brod i zadržali su se neko vrijeme u razgovoru. U zamjenu za voće dao sam im jedne farmerke, jednu majicu, dvije kape, dva litra ulja i deset konzervi govedine. Dodatno sam im poklonio jedan konopac i sve što mi je preostalo od najlona i udica. Ja sam bio slab ribar, a i malo je vjerovatno bilo da će mi ribarski pribor ponovo biti potreban na Alei.



Domorodci u posjeti

Kad su gosti otišli, sišao sam u kabinu i pritisnuo prekidač da upalim svjetlo, ali ništa se nije desilo. Otpojio sam tek nedavno spojeni kabl GPSa i poslije minut dva svjetlo je proradilo. Nije mi bilo najjasnije šta se dešava, osim da su se u električnu instalaciju naselili duhovi. Izgledalo je da ću morati sjeći kabl od GPSa da bih ga mogao spojiti na brodsku struju jer nisam imao rezervnih utičnica od 12V. Bez GPSa nisam mogao ploviti.

Dva južnoafrička broda su otišla ujutro i sada sam bio sam na sidrištu. Zbog toga sam se počeo osjećati nervoznim i osjetio sam jaku želju da krenem dalje. Međutim, Alea nije bila spremna. Ostalo je još mnogo toga da se uradi. Ni ja se nisam osjećao spreman

da se ponovo suočim sa okeanom i želio sam se teleportirati na Mayotte. Zavukao sam se u krevet i dok je sidrištem puhalo dvadeset pet čvorova vjetra koji me nervirao jer je hućao u konopcima, ali sam ga istovremeno pozdravljao jer je donosio dobrodošlu svježinu, utonuo u san ispunjen bolovima.

Ustao sam rano i pošto sam imao namjeru istog dana krenuti, dao se odmah na raščišćavanje nereda i spremanje broda za put. Da bih mogao sastaviti autopilot, morao sam presjeći i skratiti gumeni dihtung koji se razvukao. Autopilot je proradio sa izuzetkom LCD ekrana u kojem sam mogao vidjeti vodu. LCD ekran mi nije bio potreban. Bilo mi je potrebno da autopilot radi još tri dana i to je bilo sve.

Vjetar je bio slab pa sam to iskoristio da skinem prečku i postavim đenovu koja je bila dvostruko veća. Na putu za Mayotte nisam očekivao jak vjetar pa mi je veće jedro moglo poslužiti. Tome sam se barem nadao.

Ostatak prijepodneva sam proveo istražujući kratke spojeve u električnoj instalaciji. Ustanovio sam da problemi postoje, ali ih nisam mogao locirati i otkloniti. Pomiren sa situacijom, nadao sam se da tokom plovidbe za Mayotte neće doći do nekog katastrofalnog kvara. Mnogo više od toga u tom trenutku nisam mogao učiniti.

Nakon ručka je trebalo donijeti odluku. Prethodna tri dana puhao je svjež vjetar od 25 čvorova, idealan za jedrenje, ali sad kad sam se spremao na put, gotovo da je bila bonaca. Nisam se tome, ruku na srce, previše čudio. Marfijev zakon nikad ne omane.

Uprkos slabom vjetru, ipak sam odlučio krenuti. Međutim, nisam stigao daleko. Prešao sam svega tri milje, do druge strane ostrva, gdje sam spustio sidro u jednom malom zalivu. Obala je bila kamenita, pošumljena, divlja i veoma lijepa. Neobične, geometrijski pravilne bazaltne stijene, slične cijevima orgulja, vertikalno su se izdizale iz mora. Iz šume, guste i raznolike, dopirao je cvrkut ptica. Postavio sam stolić u kokpitu, otvorio jednu papaju i sjeo da jedem. Bila je taman dozrela za jesti i bila je ogromna, pa sam jedva pojeo pola.

Nakon jela sam neko vrijeme sjedio na palubi, tražeći iza jarbola zaklon od sunca. Ubrzo mi se prispravalo pa sam se vratio u kokpit, ispružio se na klupi i zapao u neko stanje ni sna ni jave. Osjećao sam se čudno, kao da se stvarno ne nalazim na jedrilici usidrenoj na malom otoku u Indijskom okeanu, nego kao da sve sanjam, kao da mi se sve pričinja i kao da će, kad se probudim, sve nestati.

Probudio sam se sav u bolovima, osjećajući se nevjerovatno umoran. Veoma jak bol u lijevoj nozi je nadolazio kad bih načinio pogrešan pokret. Nadolazio je poput vala kojem je, kad krene, trebalo nekoliko sekundi da dostigne puni intenzitet. Tada bih počinjao da jaučem. Bol bi pulsirao u nozi oko dvadeset sekundi, a onda postepeno popustio i tada bih prestajao sa jaukanjem. Adrenalin koji me pokretao zadnjih desetak dana konačno se istrošio i nagomilani umor potpuno me savladao. Bio sam nestrpljiv da stignem u civilizaciju – bilo mi je dosta divljine.

Sunce se primaklo zapadu i svjetlost je postala topla i žuta. Iskoristio sam kraj dana da postavim djelimično rašiveno platno na iskrivljenu konstrukciju tende nad kokpitom. Platno se nije dalo zategnuti, izgledalo je obješeno i jedno, ali pružiće mi kakvu takvu sjenu tokom naredna tri dana. Očekivao sam da tokom plovidbe do otoka Mayotte neću ništa posebno raditi i nadao sam se da ću se malo odmoriti i da će bolovi popustiti. Za svo ovo vrijeme ni jednom mi nije palo na pamet da uzmem tabletu protiv bolova. Skoro bi se moglo pomisliti da nisam bio sasvim priseban.



Bazaltne stijene na otoku Nosy Mitsio

Sljedećeg jutra, sedam dana po dolasku na Nosy Mitsio, došao je trenutak rastanka. Ovo ostrvo mi je pružilo utočište kad mi je to bilo najpotrebnije i do današnjeg dana ga se sjećam s nostalgijom. Žao mi je što ga nisam mogao posjetiti pod boljim okolnostima, iskrcati se na obalu ili zaplivati u kristalnim vodama lagune, ali šta je tu je. Hiroviti bogovi mora to nisu htjeli dopustiti.

Krenuo sam u pet ujutro i jedrio dva sata, a zatim je vjetar stao i morao sam upaliti motor. Četrnaest milja od obale naišao sam na protivno i prilično strmo mrtvo more koje je postepeno ojačalo. Valovi se srećom nisu lomili, ali su bili brzi i pokreti broda na njima su bili nagli i neudobni. Nebo je cijelog dana ostalo oblačno i bila je to sreća jer da sam se morao pržiti na suncu, uz tutnjavu motora bih definitivno otkao. Nikada mi dan na moru nije bio duži. Vrijeme je prolazilo neopisivo sporo i žalio sam što nisam imao ništa za čitanje.

Sredinom popodneva Alei se primaklo ogromno jato od preko stotinu delfina i zadržalo se deset minuta. Bio je to jedini događaj tokom cijelog dana. Kad razmislim, sreća je da je tako bilo. Motor je radio ispravno, kao i autopilot, GPS i električna. Da se bilo šta od toga pokvarilo, bio bi to, neosporno, događaj, ali takav kojem se ne bih obradovao jer mi je od ta tri uređaja zavisio život, ili u najmanju ruku, dolazak na Mayotte bez nepotrebnih komplikacija.

Drugog dana ujutro zapuhao je vjetar pa sam mogao podići jedra i ugasi motor.

Jedrilicu sam kupio jer sam želio jedriti i nisam volio ploviti motorom. Međutim, postoji razlog zašto su jedra napuštena kao pogonsko sredstvo za brodove. Dizel motor je definitivno manje romantičan, ali je neusporedivo efikasniji.

Radovao sam se vjetru, kao i bananama i papajama koje sam jeo za doručak. Iscijedio sam i sok od pet narandži i jednog limuna (narandže su bile jedva malo veće od limuna). Uz zobenu kašu sa čokoladom, zaključio sam da se bolje ne jede ni u Bosni.

Jedrio sam do tri popodne kada je vjetar oslabio i morao sam ponovo upaliti motor. Dva sistema valova su se susretala, jedan sprijeda, drugi straga i kad bi se ovi valovi popeli jedan na drugi, što se dešavalo otprilike svaki minut, nastajao bi jedan veći val visine dva metra. Bilo je to neobično i pomalo neudobno, ali ništa više od toga.

Poslijepodne sam malo odspavao u kokpitu. Nakon toga sam neko vrijeme kormilario, a zatim sam ponovo prepustio posao autopilotu. Bio sam veoma umoran i posljednju noć na okeanu dočekao sa strepnjom koja nije bila stvarno opravdana, ali je nisam mogao savladati.

Sljedećeg dana u tri popodne, nakon najduža dva i po dana koje sam ikada proveo na moru, spustio sam sidro u prostranom zalivu pred mjestom Dzaoudzi na otoku Mayotte, na dubini od dvadeset metara. Bez tuđe pomoći, sa te dubine nikada ga neću biti u stanju izvaditi.



Dzaoudzi, otok Mayotte

## Kraj puta

Iz Tajlanda sam krenuo prema otoku Mayotte, francuskom posjedu u južnom Indijskom okeanu, sa razrađenim planom. Saznao sam da na Mayotte postoji potražnja za manjim jedrilicama, da postoje i mušterije dubokih džepova, ali da nedostaje ponuda brodova. Iskustvo prikupljeno tokom dvije godine putovanja me uvjerilo da je Alea bila suviše mala i da mi je za nastavak krstarenja bio potreban adekvatniji brod. Krenuo sam dakle prema Mayotte s namjerom da tamo prodam Aleu, vratim se avionom u Evropu, kupim veći brod i putovanje nastavim preko Atlantika, u smjeru zapada, onako kako sav svijet plovi. Nedavni događaji su nedvosmisleno potvrdili da Alea nije bila pogodna za okeansku plovidbu. Želio sam brod koji će biti malo veći i puno čvršće građen.

Alea je u Tajlandu s pažnjom ušminkana i uređena zato da bi se na Mayotte mogla prodati za što bolju cijenu. Međutim, zamalo brodolom pred Madagaskarom je moju lijepu jedrilicu pretvorio u ranjenu pticu. Da bih je ponovo doveo u koliko toliko pristojno stanje, morao sam uložiti divovski trud. Na Mayotte je sve bilo nevjerovatno skupo, a mnoge stvari je bilo nemoguće pronaći. Imao sam velike teškoće da pronađem pleksiglas za popravak razbijenog prozora. Trobojno svjetlo za vrh jarbola, obični komad obojene plastike, koštalo je 134 eura. Dubinomjer koji se u Evropi prodaje za 300 eura (što je bezobrazno preskupo za uređaj koji se sastoji od malog plastičnog kućišta, jeftinog LCD ekrana i štampane pločice koja ne vrijedi više od pet eura) ovdje je koštao više od 800. Najobičniju 12V utičnicu nije uopšte bilo moguće pronaći i morao sam rastaviti jedan od uništenih 12V/220V invertera da bih došao do nje.

Puna četiri mjeseca svakodnevno sam radio na popravkama, skoro bez pauze. Problemi s kojima sam se suočavao znali su biti nadrealni. Neću previše zalaziti u detalje jer za tim nema potrebe. Ispričaću samo jedan primjer. Glavni električni prekidač, koji se bio našao pod vodom, je korodirao i imao sam čitav niz električnih problema. Bio je to jedan od prvih kvarova koje je trebalo otkloniti, i već treći dan po dolasku na Mayotte, demontirao sam prekidač da vidim u kakvom je stanju i da li se može spasiti. Čim sam otvorio kućište, kompletan sadržaj prekidača se rasuo kabinom pod pritiskom dvije opruge koje su se nalazile unutra. Ispostavilo se da se prekidač sastojao od čak sedamdeset sitnih metalnih dijelova. Svaki taj dio pojedinačno sam morao potpuno očistiti od korozije brusnim papirom i zatim natopiti u WD-40. Taj mučni posao je potrajao puna dva dana. U tropskoj vrućini, obliven znojem, sjedeći na podu kabine šmirglao sam sitne komadiće metala dok nisam gotovo ostao bez kože na prstima. Pri tome, aktivno sam se trudio da ostanem sabran, jer mi nerviranje ne bi donijelo baš ništa. Kad je korozija konačno očišćena, pokazalo se da je prekidač, zbog one dvije opruge, bilo skoro nemoguće ponovo sastaviti. Nakon nekoliko neuspješnih pokušaja u tome sam jedva nekako uspio i konačno montirao prekidač na mjesto. Struja je proradila, ali ja sam, budući da mrzim pipave poslove sa sitnim dijelovima, od svega toga skoro izludio.

Živce sam liječio u baru nautičkog kluba gdje je ekipa bila prijateljska i pivo je bilo jeftino. Remy, Valery, Marco i drugi pričali su mi o svojim doživljajima i plovidbama, slušali o mojim vlastitim i izlazili mi u susret kad bih se suočio sa problemima koje nisam mogao riješiti sam. Luc i Elmary sa južnoafričkog broda Skebenga su bili veoma ljubazni i Luc mi je pomogao da ispravim iskrivljene cijevi

tende. Na sidrištu se ubrzo našla i nekolicina brodova koje sam poznavao sa Chagosa, tako da nisam bio usamljen. Međutim, za razonodu zaista nisam imao puno vremena. Jedan jedini dan sam posvetio turizmu jer sam htio vidjeti neobično zeleno jezero smješteno u krateru vulkana koji se izdizao iznad sidrišta. To je bilo sve.



Jezero u vulkanskom krateru na otoku Mayotte

Otok Mayotte nije naročito lijep i njegova glavna atrakcija je ogromni koralni greben koji ga okružuje. Alea je međutim bila izvan pogona, a i meni je za neko vrijeme bilo dosta ploidbe, tako da od grebena nisam vidio praktički ništa.

Kad sam krenuo sa Chagosa, namjera mi je bila da se po dolasku na Madagaskar zadržim nekoliko dana na otoku Nosy Be koji je njihov glavni turistički centar, ali u tome me spriječila nezgoda Alea. Neočekivano, prilika da ipak vidim malo više od Madagaskara ukazala mi se na Mayotte. U nautičkom klubu sam upoznao doktora Alexa, Francuza koji je živio u gradu Mahajanga na Madagaskaru sa ženom i četvero djece. Na Mayotte je dolazio s vremena na vrijeme da zaradi novaca jer su doktori ovdje bili veoma dobro plaćeni. Alex je na Mayotte kupio jedrilicu i sada je tražio nekoga da mu pomogne da je preveze na Madagaskar i priveže za drveni stub ispred kuće. Nudio je da plati avionsku kartu za povratak i ja sam bez puno razmišljanja pristao da mu pomognem.

Trodnevna ploidba do Madagaskara je protekla bez događaja i tamo sam proveo sedam dana, dok sam dočekao avion za povratak na Mayotte. Bio sam lijepo ugošćen od Alexa i njegove supruge koji su stanovali u udobnoj kući s bazenom na obali mora. „Želio sam da mogu gledati u svoj brod privezan ispred kuće dok pijem pivo na terasi“, govorio je Alex, sa očitim zadovoljstvom u glas. Razumio sam ga potpuno.



Pogled sa Alexove terase na njegovu jedrilicu privezanu pred kućom

Mahajanga je treći najveći grad na Madagaskaru, ali nisam tamo proveo dovoljno vremena da bih mogao reći nešto više, osim da je posjeta bila zanimljiva i vrijedna tri dana plovidbe. Glavna atrakcija grada je veliki baobab star oko 300 godina. Dojam opšteg siromaštva je bio veoma raširen, ali svi su bili veseli i nasmiješeni pa nije izgledalo da im to preteško pada. Moguće je da je taj privid, kao i svi prividi, varao.

Najzanimljiviji doživljaj sa tog kratkog putovanja se desio tokom povratka na Mayotte. Aerodromski službenici su prodali jednu kartu više nego što je bilo mjesta u avionu i jedan stariji gospodin malo većeg stomaka je ostao bez sjedišta. Posada mu je ponudila da sjedne na pomoćno sjedište u pilotskoj kabini, ali sigurnosni pojas namijenjen tankom struku stjuardese se pokazao suviše kratkim i putnik ga nije mogao zakopčati oko stomaka. Posmatrajući zbivanja iz neposredne blizine, jer sam sjedio u drugom redu, žurno sam ponudio stjuardesi da ustupim svoje mjesto starijem gospodinu – prije nego što se neko drugi dosjeti da to uradi. Tako sam, zahvaljujući tome što sam bio mršav, uspio ostvariti jednu od dječaćkih želja – da letim u pilotskoj kabini.

Let od Madagaskara do Mayotte je trajao sat vremena. Časkanje sa pilotima je bilo zanimljivo, ali ono što se desilo kad smo stigli iznad Mayotte, nisam očekivao. Pilot je radio vezom javio kontroli leta da će proceduru slijetanja obaviti manuelno. Zatim je, na visini od 500 metara, započeo veliki krug iznad otoka. Nagnuo je avion na desno krilo pod uglom od trideset stepeni, držeći volan lijevom rukom uzeo fotoaparat u desnu, ispružio ruku koliko je mogao i kroz prozor pilotske kabine počeo fotografisati lagunu i koralni greben. Iz zraka je greben izgledao spektakularno i pilot je odlučio napraviti nekoliko snimaka da ih pokaže ženi i djeci kad dođe kući. Toliko o ozbiljnosti pilotske profesije.

Kad je stigao oktobar, popravci na Alei su dovoljno uznapredovali da sam je mogao staviti u prodaju. Objavio sam oglas u lokalnom oglasniku i ubrzo mi se javio jedan francuski par. Došli su pogledati brod i brzo smo pogodili cijenu, 34000 eura. Bilo je to 8000 eura više nego što sam platio četiri godine ranije u Saint Cyprienu u Francuskoj. Kupci nisu ništa znali o jedrenju i brodovima, pa su me zamolili da im pomognem da prebacimo Aleu sa sidrišta ispred mjesta Dzaoudzi na sjeveroistoku Mayotte do zaliva Boueni na jugozapadu, gdje su obezbijedili vez na plutači, i da im usput pokažem osnove upravljanja jedrilicom.

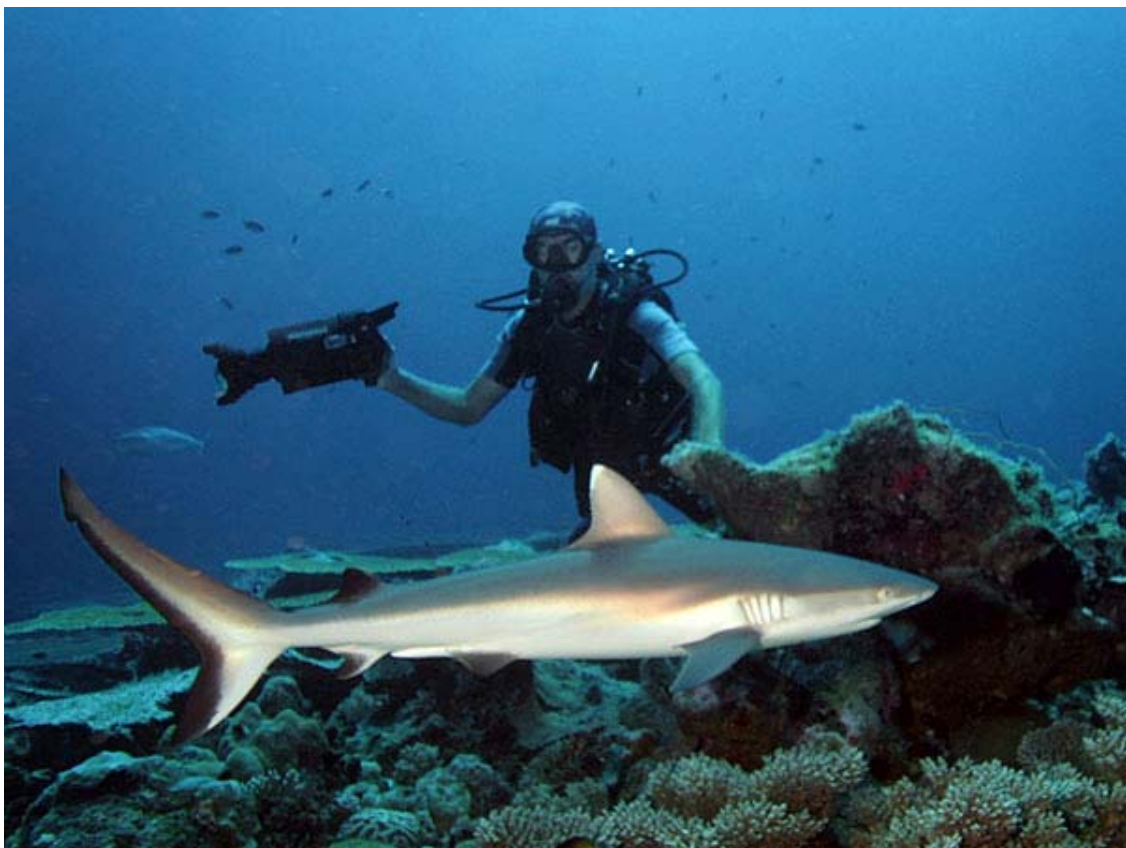
Plovidba oko pola otoka je potrajala skoro cijeli dan. U pet popodne, Alea je privezana za plutaču na mjestu koje će joj od sada biti novi dom, a mi smo se ukrcali u pomoćni čamac i iskrcali se na obalu udaljenu stotinjak metara. Zastao sam da bacim posljednji pogled na Aleu. Nepomična na mirnoj vodi velikog zaliva okruženog zelenim brežuljcima, mala bijela jedrilica se doimala napušteno i tužno. Srce mi se steglo. Ovaj mali brodić mi je omogućio fantastične doživljaje, beskrajno je obogatio moj život i obezbijedio je sebi vječno mjesto u mom srcu. Nažalost svemu, pa i onome što je lijepo, mora doći kraj. U oku mi je zaiskrila suza, iz grudi se oteo tihi uzdah. Okrenuo sam leđa Alei i uputio se prema kolima u kojima su me čekali kupci.

Petnaest dana kasnije, početkom novembra 2007., ukrao sam se na avion za Pariz. Nisam tada mislio da je mojim pomorskim avanturama došao kraj. Krstarenje morem nije samo putovanje, to je način života i meni se taj način života sviđao zbog privida slobode koji je davao. Kažem privida, jer potpuna sloboda ne postoji. Brojni su okovi koji čovjeka sprečavaju da bude slobodan. Brod zahtijeva stalnu brigu i održavanje i koliko god s jedne strane bio sredstvo za dostizanje slobode, toliko je s druge strane bio i teret jer je život mornara neodvojiv od potreba broda. Na pučini su brod i mornar slobodni, ako se izuzmu čudi vjetra i mora, ali čim stignu u luku, nađu se suočeni sa državnim službama, zakonima i propisima, troškovima i dažbinama, baš kao i stanovnici kopna. Za život je u svakom slučaju potreban novac jer potrebe tijela su materijalne, ali osim materijalnih, svi imamo i duhovne potrebe koje nam takođe ograničavaju slobodu djelovanja. Zato sloboda jedino može postojati kao stav, način kako pristupamo životu. Jedina sloboda koja je moguća i jedina koja će ikada biti moguća je sloboda duha. Za dostizanje i ostvarivanje te slobode, svako mora pronaći svoj vlastiti put.

Plan da po povratku u Evropu kupim novi brod i nastavim ploviti svjetskim morima nije se ostvario iz niza razloga. U februaru 2009. sa dvojicom drugova sam otišao u Afriku da vidim Saharu i usput snimo „Put u Saharu“, dokumentarnu seriju od 13 epizoda u mojoj vlastitoj produkciji, koja je 2010. godine premijerno prikazana na državnoj televiziji BH1. „Put u Saharu“ se može pogledati besplatno na internetu.

Sahara je more pijeska, a kamila se naziva pustinjским brodom, pa sam takvo putovanje smatrao adekvatnim za mornara. Surova ljepota pustinje me se jako dojmila, ali rad na montaži TV serije se pokazao izuzetno zahtjevnim. Najveći dio posla koji normalno radi ekipa profesionalaca morao sam uraditi sam. Naišao sam na ogromne poteškoće i kad je nakon osamnaest mjeseci ekstremnih napora posljednja epizoda isporučena televiziji, bio sam mentalno potpuno iscrpljen. Baš u to vrijeme, javio mi se Eric, vlasnik jedrilice Eclipse koju sam tri godine ranije sreo na Maldivima, i predložio mi da mu se pridružim na krstarenju Indijskim okeanom kao član posade. Odmor mi je

bio neophodno potreban i poziv sam prihvatio objeručke. Eric je bio strastveni ronilac i za njega je brod bio samo prevozno sredstvo i platforma za ronjenje. Zahvaljujući njemu, otkrio sam čitav jedan novi svijet, tropsko podmorje, koje mi je u velikoj mjeri promaklo prilikom putovanja Aleom, jer nije bilo nikoga da me uputi gdje i kako da gledam. S Ericom sam po drugi put prošao Crveno more, a zatim smo proveli dva i po mjeseca na Chagosu, gdje sam mislio da se nikada neću vratiti i zbog toga bio beskrajno tužan. Novi boravak na Chagosu je bio jednako čaroban, ali potpuno drugačiji od prvog, jer sam sada većinu vremena provodio pod vodom. Novi rastanak sa Chagosom mi je pao jednako teško kao i onaj prvi, jer sam opet bio uvjeren da se nikada više neću vratiti – i opet se prevario.



Ronjenje sa morskim psima, Chagos 2011. (foto Eric Blanc)

S Ericom sam se rastao u Tajlandu na ljeto 2011. i sljedeće četiri godine, vezan porodičnim razlozima, proveo u Tuzli. Tokom te četiri godine, nisam napuštao svoj prvobitni plan da nastavim sa dalekim plovdbama. Pratio sam vijesti i događaje iz svijeta nautike i prelistavao na internetu oglase za prodaju brodova. Uspostavio sam kontakt sa splitskim moreplovcom Leom Lemešićem koji je plovio oko svijeta osamnaestmetarskom jedrilicom Dora i pokrenuo razgovor da mu se pridružim na nekoj etapi njegovog putovanja. Prilika za to se ukazala kad je Dora pristigla na Maldive. Leo je nastojao

uvijek imati posadu, ali za etapu od Maldiva do otoka Rodrigues, na kojoj nije bilo turističkih atrakcija a trebalo se suočiti sa teškim morem, niko nije bio zainteresovan. Nikada sklon izbjegavanju izazova i poteškoća, predložio sam Leu da mu pomognem na toj zahtjevnoj etapi. Ponuda je prihvaćena i tako sam se u junu 2015. na Maldivima ukrcao na Doru gdje ću sa Leom provesti sljedećih mjesec i po dana.

Put sa Maldiva prema otocima južnog Indijskog okeana vodi preko Chagosa pa sam se, zahvaljujući Leu i Dori, našao na Chagosu po treći put. Srce mi je igralo od radosti i od tuge istovremeno, jer Dora nije imala vremena za zadržavanje. Bila je vezana preciznim rasporedom i na Chagosu smo ostali samo tri dana. Doći u raj i biti prisiljen otići nakon tri dana – može li se zamisliti veća muka?

Plovidba sa Leom mi je otkrila neke stvari. Ja sam bio samouki, priučeni mornar i mnoga pomorska znanja i vještine nisam dobro savladao. Leo je, s druge strane, bio profesionalac. Kad mu je bilo pet godina, ubacili su ga u optimista i on je doslovno odrastao pod jedrima. Ogromnom jedrilicom od osamnaest metara vladao je suvereno, gotovo bih mogao reći s lakoćom. Poredeći se s njim, shvatio sam koliko je moje poznavanje mornarskog zanata, na koje sam do tada bio prilično ponosan, zapravo bilo nedovoljno.

Međutim, ploveći Dorom, otkrio sam nešto važnije, nešto što nisam mogao otkriti sjedeći na kopnu. Otkrio sam da je moja volja za dalekim plovidbama ostala negdje u prošlosti. Pokazalo se da sam se našao zarobljen u mentalnom konceptu. Prisiljen da protiv svoje volje sjedim u Tuzli, provodio sam vrijeme sanjajući da ponovo zaplovim morem. Sanjao sam o tome jer sam nisam znao o čemu drugom da sanjam. Kad sam se našao na Dori, otkrio sam da su me četiri godine provedene na kopnu zaustavile u zaletu, a da ja toga nisam bio svjestan. Iako je Dora bila neusporedivo udobniji i sigurniji brod od Alee, plovidbu sam doživio napornom, a čarolija početnih dana, iz vremena kad sam se bojao da ne udarim u Mjesec, je potpuno nestala. Iskrcao sam se na Mauricijusu shvatajući da je to bilo moje posljednje okeansko krstarenje. San o moru je bio ispunjen i došlo je vrijeme za ispunjavanje nekih drugih snova.

Sada, sa distance od dvadeset godina, mogu reći da je krstarenje Aleom, uprkos svim nevoljama, predstavljalo vrhunac mog života. Odluku da malom jedrilicom krenem na plovidbu svjetskim morima nisam nikada požalio. Za vrijeme putovanja, borio sam se protiv poteškoća koje sam sam sebi stvorio, kao što se seljak koji sije usjeve bori protiv korova, poplave ili suše. Moglo bi se prigovoriti da ovo poređenje nije umjesno jer je hrana potrebna i korisna svima, dok okeanska avantura u maloj jedrilici nema nikakvu očiglednu svrhu. Takav prigovor je površan. U naprednom društvu nije potrebno, niti je poželjno, da svi siju krompir. Osvajanje beskorisnog nije beskorisno. Ostvarivanje snova nije uzaludno. Ljudski život, ako je vjerovati Albertu Camusu, možda jeste besmislen, ali to ne znači da ga treba proživjeti besmisleno. A budući da smo svi različiti, svako mora potražiti svoj vlastiti smisao i u toj potrazi, možda, pronaći samog sebe.