



SKOK PO KARIBIMA

Dijamantna stijena, Djevičanski otoci, plaže Debele Djevice tek su neke od rajskih štacija što ih je na dvomjesečnom vijadu kroz koraljne zamke Kariba obišla posada kapetana Ive

napisao i snimio Ivo Orlić

Prošle je godine, samo nekoliko tjedana prije Božića, jedrilica *Fiu*, Grand Soleil 46.3, s osmero ljudi u posadi doplovila na Karibe. To putovanje od Punta na otoku Krku prema Gibraltaru i prelazak Atlantika pratili smo u prošlim brojevima *Mora* (97, 98, 104 i 105). Kapetan Ivo Orlić vratio se sredinom ožujka iz Sydneya na Djevičanske otoke da pripremi brod za novu veliku etapu, što je uključivalo dizanje broda, brušenje, poliranje, koperavanje, zamjenu fiksno propelera sklopivim itd. Pred njim i posadom, koja se još uvijek skuplja, stoje nove avanture i više od 12.000 nautičkih milja koje treba prijeći u nepunih devet mjeseci. Plan je da se nakon dva mjeseca krstarenja Karibima otplovi kroz Panamski kanal prema Galapagosu, pa u južni Pacifik ka Markiskom otočju, otočju Tahiti, Društenim otocima, otočju Tonga i Novom Zelandu, a cilj je Sydney. Tamo bi trebali stići krajem studenog, upravo na vrijeme da se pripreme za jednu od najslavnijih oceanskih regata – Sydney to Hobart 2004.

Za tu regatu *Fiu* već ima kompletnu posadu od desetak iskusnih jedriličara, a Ivo je u potrazi za dodatnim regatnim jedrima, spinkrom i – sponzorom.

Od Sv. Lucije do Djevičanskih otoka

Nakon prelaska Atlantika u ARC regati, početkom prosinca stigli smo na Sv. Luciju u Rodney Bay, odmah zapadno od sjeverne punte otoka pod rtom Pigeon Island, slavim piratskim uporištem. Odatle smo Andre i ja zajedrili na sjever prema Martiniqueu i Guadeloupeu, a onda u pravcu sjeverozapada prema Sint Eustatiusu i dalje do Djevičanskih otoka.

U ovom broju *Mora* opisat ću putovanje od Sv. Lucije do Tortole u Djevičanskim otocima, a u sljedećim nastavcima pisat ću o krstarenju Karibima, ribarenju, susretima sa stanovništvom, sa starim znancima, a i našim ljudima...

Zahvaljujući stalnim istočnim vjetrovima, koji su nam danonoćno puhali u bok jačinom 15 do 20 čvorova, jedrenje od Sv. Lucije do Tortole bilo je vrlo ugodno. Prava je milina

jedriti po tako jakim i stalnim “maestralunima” koji ne prestaju puhati ni noću. Rutu od 350 milja, koliko je od Sv. Lucije do Tortole, prolazili smo gotovo dva tjedna, jer smo “oporavljajući” se od prelaska Atlantika zastajali na mnogim otocima. Za ovu reportažu izdvojit ću samo nekoliko zanimljivih postaja: Martinique, Les Saintes i Sint Eustatius, ili kako ga skraćeno zovu Statiju.

Martinique

Na Martiniqueu sam imao prvi “bliski susret” s koraljnim grebenima. Odlučili smo stati nekoliko dana u gradićima na jugu Martiniquea – Le Marinu i Ste. Anne. Pogledavši kartu vidjeh da je ulaz u Le Marin pravi labirint koraljnih grebena. Papirnatih karata i peljara za Antile nisam imao – bili su preskupi, a bilo je toliko drugih, potrebnijih stvari na popisu da karte i peljari jednostavno nisu stigli na red! Morao sam se zadovoljiti elektronskim kartama koje slobodno cirkuliraju među jedriličarima.

Srećom, krenuli smo sa Sv. Lucije izjutra i stigli na jug Martiniquea rano popodne, tako



Otkad su je 1805. nakon krvavih juriša Britanaca preuzeli Francuzi, Dijamantna stijena služi tek za jedno – da bi na nju nautičari ispucavali filmove

da je vidljivost još bila dobra i sunce nam je bilo po krmi – idealni uvjeti za plovidbu među koraljnim grebenima. Da bi se ušlo u zaljev, trebalo je doploviti do crvene plutače u blizini rta Borgnesse, skrenuti “udesno” i ploviti oko milju uskim koridorom prema svjetioniku na rtu De Marin, kurs 78 stupnjeva, a zatim promijeniti kurs na 52 i ploviti 0,7 milja. Nakon toga pomozbog, udeš u labirint grebena, pa tko živ, tko mrtav! Na našu radost istim je putem krenulo i nekoliko drugih jedrilica pa smo ih naslijepo slijedili nadajući se da oni znaju što rade! Vjetar je bio jak, preko 24 čvora, te smo pred ulazom spustili jedra i nastavili na motor, ali ni takva vožnja nije baš bezopasna, pogotovo ako vam je to prvi put, a grebena ima i slijeva i zdesna. Otkáže li motor samo na trenutak, priči je kraj!

Nakon pola sata preznojanja ušli smo u veliki zaljev u kojem se smjestio simpatični gradić Le Marin. Usidrili smo se uz nekoliko stotina jedrilica naguranih među grebenima. Ispod kobilice bilo je samo nešto više od metar mora i nisam se osjećao ugodno, pa na tom sidrištu nisam htio provesti noć. Ako vjetar okrene i

sidro malo zaore, začas ćemo biti na grebenu, a nisam baš žudio za tim da se usred noći izvlačim iz ovog labirinta. Zato smo odlučili gumenjakom otići u grad, popiti kavu, kupiti nekoliko gambeta i kolotura koji su mi nedostajali i natrag na brod pa na otvoreno sidrište kod Ste. Anne.

Martinique je francuski departman, a to se odmah osjeti po atmosferi, arhitekturi, uređenosti kuća, dućana, ulica. U tom smislu ogromna je razlika između Sv. Lucije i Martiniquea. U gradu vlada tipična mediteranska atmosfera, ima puno turista, kafići i marine su prepuni, dućani dobro opremljeni i kava je dobra, gotovo kao doma! Prošetali smo, kupili što nam je trebalo, vratili se na brod, digli sidro i još za dana krenuli istim putem natrag, iz ovog koraljnog “pakla”.

Shangri-la

Putem smo prošli pored ogromnog broda čudnih dimenzija čiju namjenu nismo odmah shvatili. Sličio je na dok s kapetanskim mostom i tek kad smo došli bliže primijetili smo da mu iz utrobe strše jarboli. Bio je to

brod/trajekt koji prevozi jedrilice i glisere između Europe i Kariba. Mnogima je prelazak Atlantika prevelik štramac za posadu i brod, pa se odlučuju za tu varijantu. Vozarina od Francuske do Martiniquea za brod od 46 stopa stoji oko 15.000 eura, a toliko bi platili i da unajme posadu za prelazak Velike bare.

Ni Andre ni ja takvo što još nismo vidjeli pa smo smo mu prišli s krme, koja je bila potpuno otvorena, i tek tada shvatili koliki je. Širok je sigurno 35 m i dug oko 150 m, pa se na platformu može naslagati pedesetak brodova, a kad smo ga sreli, vozio ih je desetak između 12 i 20 m.

Igrom slučaja, po povratku iz Sydneya na Djevičanskim otocima naišao sam na jahtu koja se tim čudom prevezla preko Atlantika i, vjerovali ili ne, bio je to Grand Soleil 46.3, brod jednak našem. Zbilo se to u prekrasnoj uvali “Mrtvog čovjeka” (Dead man bay) na Petrovu otoku (Peter’s Island), nekoliko milja južno od Road Towna, glavnog grada Britanskih Djevičanskih Otoka, a brod se zvao *Shangri-la*. Tko bi se tome nadao, jer takvih kao *Fiu* proizvedeno je tek četrdesetak.



Kapetan Ivo s karipskim kapitalnim ulovom

Fort de France još je jedno mjesto s mediteranskim ugođajem, iako je miljama daleko od Sredozemlja



U kokpitu je sjedilo nekoliko ljudi. Kad je vidio da se približavam, vlasnik se ustao i zagledao u *Fiu* – ni on nije mogao vjerovati očima! Ben, Amerikanac, umirovljeni je pilot. Kupio je GS 46.3 prije tri godine, jedrio puno po Mediteranu, a ove je godine odlučio preseliti brod na Karibe i do daljnega jedriti ovim vodama. Trenutno kruži s prijateljima, sve samim bivšim pilotima, po Djevičanskim otocima. Inače brod drži u marini na obližnjem otoku Debela Djevica (Virgin Gorda), jednoj od najljepših, ali i najskupljih lokacija arhipelaga.

Kako je puhao slab vjetar, vezao sam se po njegovoj krmi. Ben mi je uz pivo ispričao da se s onog trajekta za brodove iskrao dan-dva prije nego što smo ga mi vidjeli u La Marinu, potom je proveo još nekoliko tjedana na Martiniqueu te kao i mi krenuo prema Djevičanskim otocima, ali tek sredinom siječnja, no prema dotadašnjem iskustvu Karibi mu nisu ostavili dojam neke “rajske zemlje”, što bi otprilike značilo ime njegova broda.

Dok je tankao dizel na Martiniqueu, mrtvo more koje je ulazilo u luku gotovo mu je uništilo brod, jer su mu bokobrani upali u procjep gumenih štitnika na obali, zaglavili se i tada se polomila ogradica. Na Guadaloupeu mrtvo more mu je ruvinalo bokove broda. Napokon, na putu prema Djevičanskim otocima u plovidbi pored otoka Montserrat

tamošnji je vulkan počeo izbacivati vatru i pepeo i začas im je palubu zasuo centimetar debelom sivom prašinom. Srećom ne i užarenim kamenjem i lavom, koje je taj vulkan izbacivao 1997., kad je potpuno uništio glavni grad Plymouth i cijeli južni dio otoka! Tijekom te erupcije nije bilo puno žrtava, jer je nakon erupcije 1995. godine većina stanovništva južnog dijela otoka evakuirana. Od tada je naseljen samo sjeverni dio, gdje živi oko 4000 ljudi, što je tek trećina prijašnjeg stanovništva. Južni dio je čak zabranjeno i posjećivati, a ploviti se mora 2-3 milje dalje od obale. Većina jedrilicara zaobilazi Montserrat u velikom krugu, a i Ben će vjerojatno to učiniti kad sljedeći put bude jedrio tim vodama! Mi smo sljedeći dan proveli u uvalici Ste. Anne, šetali gradićem, slali razglednice i pisma, telefonirali doma, ispijali kavice i jeli prave francuske bagete i kroasane! Napokon sam imao vremena i zaroniti te pregledati podvodni dio broda – i jako sam se začudio! Iz Jadrana smo prije nepunih dva i pol mjeseca krenuli s čistim brodom, a sada je, pogotovo na krmi, bio krcat travom i brambuljcima dugačkim 3-5 cm. Pravo je čudo da smo još mogli jedriti! Andre i ja smo odmah prionuli poslu, uzeli četke i špatule u ruke i zaronili. Nakon nekoliko sati struganja brod je opet bio čist. A stručnjaci *International Paintsa* zaklinjali su se da podvodna boja koju su mi pre-

poručili štiti brod pune dvije godine!? Sljedećeg dana krenuli smo prema glavnom gradu Martiniquea, Fort de Franceu, samo dvadesetak milja sjeverno od Ste. Anne. Usput smo prolazili pored slavne Dijamantne stijene, koju je za Hrvate “otkrio” još davne 1965. Joža Horvat u plovidbi *Besom*.

HMS Dijamantna stijena

Kao i svi pravi “vjernici”, i ja nosim sa sobom “bibliju”, Jožinu knjigu *Besa*. Evo što je Joža napisao o Dijamantnoj stijeni.

Vlado i Marko mole da brodom pridemo nešto bliže Dijamantnoj stijeni kako bismo je mogli što bolje snimiti. Pristao sam i dodao: Znaete li momci da je ta stijena nekoć bila brod? ... Za napoleonskih ratova godine 1804. engleski je admiral Samuel Hood iskrao na tu stijenu pet artiljerijskih oruđa i posadu od stotinu dvadeset mornara. Godinu i pol dana tukli su odatle topovima francuske i španjolske brodove koji bi se pojavili na pučini. U administrativnom smislu imali su status fregate i u službenim knjigama engleskog admiraliteta vodili su se pod naslovom “Brod Njegovog Veličanstva, Dijamantna stijena”. Tek u maju 1805. Francuzi su nakon trodnevnih juriša uništili posadu. Odonda Dijamantna stijena služi isključivo za ovo što vi sada želite: da turisti na nju ispucajavu i troše filmove...

To smo upravo Andre i ja napravili, osim što je u današnja vremena filmove zamijenila me-



Fiu na jednoj od plaža na Virgin Gorda. U pozadini je privatni otok Richarda Bransona, vlasnika aviokompanije Virgin i mnogih lanaca dućana. Otok i "dvorac" mogu se iznajmiti – dan najma je 35.000 američkih dolara!



morijska kartica digitalnih kamera. Prolazeći pored Dijamantne stijene pitao sam se kako su samo na tu negostoljubivu stijenu uspjeli smjestiti 120 vojnika i topove. Uvjeti življenja mora da su biti gori od zatvorskih.

Nedugo nakon Dijamantne stijene stigli smo u Fort de France. Usidrili smo pred lukom i obišli centar grada. Još jedno vrlo ugodno i uredno mjesto s mediteranskim štimungom. Navečer smo se otisnuli na pučinu i krenuli prema još jednom francuskom teritoriju, Guadeloupeu.

Sa Staca na slijepo

Nismo se namjeravali zaustaviti na glavnom otoku, nego samo na malom arhipelagu Les Saintes koji su nam prijatelji preporučili zbog ljepote plaža, laguna i zelenih padina. Nakon cjelonoćnog jedrenja stigli smo ujutro do Les Saintes, iliti Svetaca, i bacili sidro u prekrasnoj uvalici Pettit Anse na najvećem otočiću Terre de Haut. Uvala je stvarno lijepa, s bistrim morem i prekrasnim zelenim padinama koje izgledaju kao da je netko preselio dio švicarskih Alpa na Karibe.

Predvečer smo odlučili dići sidro i još jedanput testirati točnost GPS-a i plovidbe na slijepo! Krenuli smo prema istočnoj, na vjeter otvorenoj obali otoka, u uvalu Baje de Pompiere. Ta je uvalica zbog ljepote lagune, krasnog podmorja, puno ribe i podvodnih špilja

1997. godine proglašena nacionalnim parkom i zapravo je zatvorena za plovidbu i sidrenje, ali na našoj elektronskoj karti izdanoj 1995. tog upozorenja nije bilo i tako smo nonšalantno uplovili i usidrili se usred lagune! Srećom, već je zavladao suton te više nije bilo čuvara parka, ali zato sam se našao u trapuli. Ne znam koji me je vrag tjerao da uplovim, vjerojatno čista znatiželja da vidim to čudo prirode, jer time sam prekršio dva od osnovnih principa koje sam utvrdio prije polaska na put: da kroz koraljne grebene neću voziti sa suncem u nos (tada je odsjaj najjači pa se ne vidi dno) i da se u (nepoznatu) lagunu nipošto ne ulazi s vjetrom i valovima u krmu! Spustili smo jedra, upalili motor, prekrizili se, "zatvorili oči" i krenuli. Andre je sjedio u salonu za navigacijkim stolom i, budno prateći naš položaj na ekranu notebooka s detaljnom kartom područja, davao mi položaj i kurs. Ja sam bio na timunu i držao ručicu kvačila spreman da zavezem krmom. Preciznost GPS-a testirali smo već više puta, ali nikad na metar, koliko nam je sada trebalo. Andre mi je dovikivao približan kurs, a ja sam polako vozio naprijed brzinom ne većom od čvora; manje nisam mogao jer onda više ne sluša kormilo. Između dva rta na ulazu treba naći prolaz ne širi od 5-6 m, jer drugdje koraljni greben dolazi na metar ispod površine. Nakon nekoliko minuta straha, od kojeg mi

se dizala kosa, prošli smo usko grlo i uplovili u lagunu a da nismo taknuli koralje – sretnih li koralja!

GPS i chart plotter još su se jednom pokazali kao jako vrijedno i precizno pomagalo. Nakon sidrenja ušao sam u kabinu i pogledao trag broda na elektronskoj karti – vodio je kroz sredinu ulaza, a kako nismo dirnuli ni lijevi ni desni greben znači da je točnost našeg položaja bila bolja od 5 m! To je vrlo zavidna točnost, koja svakako treba biti unaprijed testirana i, ako softver dopušta, kalibrirana za svaku kartu i povećanje. Primijetio sam, naime, da se točnost, posebno kod programa koji koriste rasterske karte, mijenja od karte do karte. Programi koji koriste vektorske karte manje su podložni ovom problemu. Mi smo vektorsku kartu koju smo namjeravali koristiti za ulazak u lagunu kalibrirali nekoliko sati prije s jednim od svjetionika na izlazu iz uvale u kojoj se smjestio glavni gradić otoka Bourg des Saintes.

U predahu smo s guštom popili zasluženi rum-punch i ohladili se kupanjem u laguni. I zaronio sam prema koraljnom grebenu, ali vidljivost nije bila dobra zbog jakih valova. Potom smo skuhalo večeru i nekoliko litara čaja te se pripremili za još jedno noćno jedrenje – od Les Saintes do Sint Eustatiusa, vulkanskog otočića na oko 130 milja sjeverozapadno od našeg trenutnog položaja. Je-



Kakvi bi to Karibi bili kad im tržnice ne bi bile u sto koluri

drenje je bilo ugodno i brzo – cijelu noć smo imali vjetar u pola krme i sljedećeg dana u rano popodne već smo bili blizu cilja.

Statia

Nisam planirao tamo stati iz jednostavnog razloga: nikad nisam čuo za taj otočić, ali tijekom prelaska Atlantika dobio sam e-mail od g. Mojmira Graše s pozivom da svratimo do njega na putu od Sv. Lucije do Tortole. Obećao sam da hoćemo ako njegov otok uspijem naći na karti! I našao sam ga, iako ne lako: sakrio se između St. Christophera (St. Kitts) na jugoistoku i Sabe na sjeverozapadu. Otok je dug samo 8 milja, širok 2 milje i ima jedan ugasli vulkan visok oko 600 m.

Statia i Saba pripadaju Nizozemskoj od 1713. zahvaljujući većinskom stanovništvu, nizozemskim Židovima, koji su ih oko 1630. godine počeli nastanjivati. Kao bescarinska zona otok je postao glavno trgovačko središte Kariba, a ekonomski je procvat dosegao vrhunac u vrijeme američkog rata za nezavisnost. Na otoku je tada živjelo više od 8000 stanovnika i zbog bogatstva nazvan je Zlatna stijena, ali osvećujući se za naklonjenost Americi i za poraz, engleski admiral Rodney savnio je 1781. glavni i jedini grad Oranjestad sa zemljom. Otok se više nikad nije oporavio i sada na njemu živi tek 1500 stanovnika.

Trgovinu oružjem danas je zamijenila nafta. Nizozemski trgovci pretvorili su otok u “benzinsku stanicu”, pa golemi rezervoari na sjeveru otoka kao da drže ravnotežu s vulkanom Mazinga na jugu! Brodovi koji krstare Karibima (ribarski, turistički, trgovački) svra-

te do Statije da se nakrcaju, a kapetan Mojmir Grašo radi kao pilot i vodi brodove na pristanište “benzinske stanice”. Tu živi već 4-5 godina sa svojom suprugom Blaženkom i dvije kćeri, koje su ovdje pohađale međunarodnu srednju školu, a sada studiraju u Americi. Na otoku im se sviđa, poznaju gotovo sve otočane, imaju i veliko međunarodno društvo na privremenom radu i svi se navečer nalaze u baru koji vodi tko drugi nego jedan Kinez! Svake godine putuju kući na rodni Pag, a kad se zažele “civilizacije” i šopinga, odlete do obližnjeg St. Martina ili St. Maartena, koji dijele Francuzi i Nizozemci.

Atmosfera me u neku ruku podsjetila na život u Singapuru, gdje sam s obitelji proveo blizu deset godina radeći na National University of Singapore. Mojmir i Blaženka počastili su nas večerom, a zatim smo otišli kod “Veselog Kineza” da uz par piva utopimo nostalgiju za starim krajem. Doznao sam da su ih prije nekoliko godina pohodili i članovi posade *Čigre!* Očito kapetan Grašo budno prati kuda se kreću naši brodovi i kao pravi pomorac nastoji pomoći savjetom i domaćinskom atmosferom “supatnicima” mornarima koji putuju ovim vodama. Pili smo do kasno u noć, a onda se pozdravili i krenuli na počinak, jer je pred nama bila još jedna, posljednja dionica puta do Tortole, oko 120 milja.

Djevičanski otoci

Jedrenje do Tortole opet je bilo prava milina. S jakim vjetrom u pola krme *Fiu* je jurio 8 do 10 čv. i već negdje nakon sumraka stigli smo do arhipelaga, bacili sidro uz jednu od pješč-

nih plaža na zavjetrinskoj strani Petrovog otoka i zaspali kao klade.

Sutradan ujutro otišli smo u Road Town da obavimo lučke i carinske formalnosti, pogledamo grad i popijemo kavicu. Poštenu kafić koji uz kavu nudi i dobre kolače bilo je dosta teško naći, a kad smo ga konačno našli, ustanovili smo da je vlasnik opet Kinez! Za domaće kreolsko stanovništvo to je očito prevelika fatiga.

Grad je inače u prilično derutnom stanju, ulice loše, tržnica gotovo i ne postoji, a cijene voća i povrća su astronomske. Jedina mjesta koja pristojno izgledaju su banke i marine, ali je zato u marini čaša pive oko pet američkih dolara, a mjesečni vez za moj brod oko 600. Sljedećih nekoliko dana jedrili smo Djevičanskim otocima, kupali se, ronili i usput čistili i pripremali brod za zimu. *Fiu* ostaje na Tortoli, u Nanny Cayu, gdje će biti u čarteru koji će pokriti troškove boravka u ovom beskrajno skupom “raju zemaljskom”. Najljepše plaže u Britanskim Djevičanskim Otocima našli smo na Virgin Gordi (Debeloj Djevici, a ime je, kažu, dao Kolumbo, koji je očito nakon mjesec dana plovidbe Atlantikom počeo halucinirati.

Britanski Djevičanski Otoci manje su razvijeni od većine ostalih karipskih otoka i slabije poznati u svijetu. Upravo zahvaljujući tome priroda i koraljni grebeni su im bolje očuvani. To što nema izravnih međunarodnih letova i velikih hotelskih lanaca čini arhipelag privlačnim za jedriličare i ronioce. S mnogobrojnim otocima, zaštićenim uvalama i lagunama, ovo je u posljednjih desetak godina postala jedriličarska meka. Spustiti se avionom na Tortolu veličanstveni je doživljaj: pred vama se prostire kao tepih dvadesetak zelenih otoka okruženih bijelim pješčanim plažama i tirkizno plavim morem, kojim kruži stotinjak jedrilica. Svaka pa i najmanja uvala prepuna je jahti, od sitnih do velikih. Ali više o Djevičanskim otocima i jedrenju ovim prekrasnim arhipelagom u sljedećem broju *Mora*.

Mi ćemo se dotle spremati za sljedeću dugu etapu. Pred nama je više od 12 tisuća milja. U svojoj prvoj “godini života” *Fiu* je preplovio 10.000 milja, čime se može pohvaliti malo koji brod porinut kada i on!