

Z Jadrnico okoli Istre: Terenski dnevnik¹ Mirka Bogića



Slika je simbolična. Prikazuje jadrnico Istranko v plovbi leta 1965. Na njej so od leve proti desni Mladen Bogić, Mirko Bogić in Tomaž Virnik. Foto: Arhiv družine Bogić.

Avgusta leta 1951 sem imel tečaj jadrnanja v Piranu². Eden od tečajnikov je nekega popoldneva pripeljal svojega prijatelja, upravnika letovišča, da bi mu pokazal naše jadrnice. Povabili smo ga, da se nam pridruži pri jadrnanju. Navdušen nad prijetnim jadrnanjem mi je z žalostjo začel pripovedovati o tem, kako imajo tudi oni na Reki prekrasno jadrnico, dolgo več kot sedem metrov, ki ima v kabini celo električno razsvetljavo, a je nikakor ne morejo pripeljati v Piran. Tega jim ni uspelo niti z redno linijsko plovbo niti z motornim čolnom, prav tako jim pa ni uspelo najti nobenega jadrnalca, ki bi jim pri tem lahko pomagal.

¹ Po pričevanju Savine Gorišek naj bi Mirko Bogić okrog leta 1990 poslal verzijo pričujočega zapisa srbskemu scenaristu Momčilu Kaporju, z namenom, da bi iz njega ustvaril scenarij za celovečerni film. Do tega sicer nikoli ni prišlo, lahko pa sklepamo, da se pričujoči zapis nekoliko razlikuje od originalnega.

² Mirko Bogić je bil soustanovitelj Pomorskega brodarstva društva Cveto Močnik, kjer je vodil jadrnalno sekcijo, ki je leta 1949 prerasla v samostojno Ljubljansko brodarstvo oz. krajše JBL, ki se kasneje preimenuje v JKL (Jadralski klub Ljubljana). 1949–64 je bil predsednik kluba, 1975 krajši čas vršilec dolžnosti predsednika, pozneje pa vrsto let član uprave društva. 1954–2005 je bil jadrnalni tekmovalac, zmagal je na številnih regatah na tekmovanjih v jugoslovanskem merilu. Dolga leta je bil sekretar za nacionalni razred jadrnic L-5. Je idejni vodja tradicionalne Šavrinske regate (od 1975). Napisal je več priročnikov o morju in osebno izpoved *Jadralski dnevnik* (2009). Povzeto po: www.slovenska-biografija.si

Ker sem imel po končanem tečaju še devet dni dopusta, sem se mu ponudil, da s posadko iz našega društva v zameno za potne stroške opravimo to delo. Z našimi jadrnicami smo že večkrat pluli okoli Istre, tako da nam ta pot ni predstavljala večjih težav. Upravnik letovišča je veselo sprejel mojo ponudbo. Tudi sam sem se veselil, da bom lahko šel v tem letu še enkrat okrog Istre. Tega si takrat sicer nisem mogel privoščiti. Odločil sem se, da bom izkoristil priložnost in povabil kakšnega od mlajših članov društva, da na tej poti okrog Istre opravi tudi praktični del izpita za krmarja. V našem društvu se držimo pravila, da tečajniki ne morejo postati krmarji, dokler ne opravijo nekaj potovanj z jadrnico. Samo na takšen način se lahko srečajo z različno težkimi situacijami na morju, ki jih pri jadrnanju v domači luki ne bi mogli doživeti. Na potovanjih imamo običajno nek cilj, pogosto se nam mudi in zato moramo nadaljevati z jadrnanjem, če nam je prijetno ali ne. Tudi v dežju ali brezvetrju.

Od upravnika sem zahteval papirje za jadrnico, ki pa jih ni imel. Napotil me je do njihove glavne direktorice v Ljubljani. Med drugim me je prosil, da s seboj vzamemo tudi njihovega ekonomista Milana, ki bi se ob tej priložnosti naučil jadrati, saj bo kasneje on skrbel za to jadrnico. Bil sem presenečen nad njegovo željo, da pošlje nekoga, ki še nikoli ni jadrnal, na takšno večdnevno pot okoli Istre! Glede na to, da bo Milan skrbel za jadrnico, sem na koncu privolil.

V Ljubljani sem dobil papirje za jadrnico. Pogledal sem dimenzije: celotna dolžina 5,8 m, širina 1,7 m, višina 0.5 m, premočna kobilica z 200 kilogrami svinca. Takoj sem zaključil, da je jadrnica v veliki meri podobna našemu nacionalnemu tipu L-5, le da je prostornina zaradi omenjene kobilice nekoliko manjša. Se pravi, da je jadrnica primerna za največ tri osebe. Tedaj mi je bilo žal, da sem pristal na to, da s seboj vzamemo tudi njihovega ekonomista, saj bo sedaj vsa navigacija padla le na dva človeka. Na direkciji niso vedeli v kakšnem stanju je njihova jadrnica. Vedeli so samo to, da se nahaja v čolnarskem društvu „Galeb Rijeka“ v Martinščici. Glede na to, da je bila jadrnica v vodi, sem se odločil, da poizkusimo našo srečo in gremo tja. Poklical sem upravnika letovišča v Piranu ter mu naročil, naj me v nedeljo zvečer ekonomista Milan počaka na železniški postaji. Na potovanje sem povabil tudi Miho, ki bi moral v tem letu opraviti izpit za krmarja.

Milan je zamujal, zato smo morali naš odhod prestaviti. Zvečer sem ga opozoril na nekatere stvari, ki jih je potrebno vzeti s seboj, in obljubil mi je, da bo ob 09.00 na železniški postaji. Nekaj minut pred odhodom vlaka je naš Milan prišel v srajci, z aktovko v roki. Z Miho sva se pogledala: „Ta se je napravil za na sprehod!“ Pokazali smo mu našo ogromno prtljago s hrano, zimskimi oblačili, dežnimi oblekami, odevami, podlogami (ti. slamnjače), posodami,

steklenicami z vodo, rezervnimi jadrni itn. Pojasnil sem mu, zakaj je vse to potrebno, in ga poslal nazaj domov po hrano, dežno obleko in odejo ter mu naročil, da pride z naslednjim vlakom na Reko. Naš vlak je prišel in mi smo se vkrcali. Okrog 16.00 smo bili na Reki. Uro kasneje smo se spuščali po vijugasti cesti proti prostorom društva Galeb v zalivu Martinščice. Med spuščanjem po ovinkih smo iskali, kje bi lahko bila naša jadrnica. Zaman smo jo iskali na morju. V zalivu sem lahko prepoznal ladje, kot je bil na primer Titov Galeb, ampak naše ni bilo tam. Nazadnje smo na obali opazili nekaj, kar bi lahko bilo podobno jadrnici L5. Ko smo prišli do obale, smo se lahko prepričali, da se nismo zmotili. Trup jadrnice je bil tako razsušen, da so bile špranje med deskami velike tudi do pol centimetra. Kasneje nam je Jovo, eden od članov društva Galeb, povedal, da je bila jadrnica več kot leto dni na suhem. Bili smo zelo razočarani, saj so vsi naši plani propadli. Od lepo zamišljene poti okrog Istre sedaj ne bo nič. Tudi dopust bi lahko boljše izkoristili ...

Namestili smo se v društvenih prostorih Galeba in si na kuhalniku skuhalo večerjo. Pred jedjo sem se posvetoval z delavci. Bili so nam pripravljene pomagati. V dveh ali treh dneh bi lahko usposobili trup jadrnice do te mere, da bi lahko odšli na pot. Zaradi omejenega časa – za vse skupaj smo imeli na voljo le osem dni – je bil uspeh do zadnjega trenutka vprašljiv. V ponedeljek bi moral biti v službi, a v najboljših pogojih do Pirana potrebujemo od tri do štiri dni. Se pravi, da je zadnji rok za naš odhod sreda zvečer ali četrtek zjutraj. V nasprotnem primeru se v Ljubljano vračamo z vlakom!

Zunaj je padal dež in pihal veter, ko je ob 23.00 nekdo potrkal na težka železna vrata zunanje ograde – bil je Milan. Ker so delavci že zdavnaj odšli in za seboj zaklenili vrata, smo po Milana morali s čolnom. Bil je zelo vesel, da smo ga našli, saj nas je kar nekaj časa iskal v zalivu po temi. Pojasnili smo mu situacijo glede jadrnice in naše odločitve glede potovanja. Kasneje smo se ulegli na ladijske blazine, ki jih je bilo v skladišču veliko, in zaspali.

Naslednji dan, to je bilo v torek, smo se že zgodaj lotili dela. S pomočjo strokovnjaka Jove smo jadrnico pobrusili, zakitali ter pobarvali in jo že pozno popoldne z dvigalom spustili v morje, da so se deske napile vode. Polni upanja smo mislili na naslednji dan. Mogoče bo trup držal vodo in bomo lahko odšli na pot?

Ponoči me je zbudilo strašansko zavijanje burje, ki se je s strahovito močjo spuščala z okoliških planin v zaliv Martinščice, tako da se je tresla cela baraka. Vsakih nekaj ur sem šel ven, da preverim, kako je z jadrnico. Kljub temu da ni bila moja, sem prevzel odgovornost zanjo. Medtem je posadka spala. Na srečo je bilo vse v redu.

V sredo zjutraj smo jo dvignili iz morja in izpraznili ven vso vodo. Takoj zatem smo jo ponovno spustili nazaj v morje in na takšen način preverili, kje vse pušča. Čeprav so bile sedaj luknje med deskami že skoraj zatisnjene, je morje na nekaterih mestih še vedno pronicalo v ladijski trup jadrnice. Zdelo se nam je, da nas morska voda nikakor noče zapustiti, a smo upali, da bo naslednji dan boljše. Za vsak slučaj je bilo potrebno urediti papirje za plovbo. Z Milanom sva zato odšla na Reko. Ta naloga ni bila prav lahka, saj je bilo treba obiskati marsikatero pisarno in se kregati z vsakim, ki sva ga prehitela. Okrog 12.00 sva dobila potovalno dovoljenje. Popoldne smo še drugič dvignili jadrnico iz vode, jo ponovno spraznili in spustili nazaj v morje. Sedaj je voda pronicala samo še na dveh ali treh mestih. Še najbolj pri zadnjem delu premične kobilice. Mesta, kjer je pronicala voda, sem označil, tako da jih je lahko mojster Jovo zakital. Pri premični kobilici se je delo ustavilo, saj tam kit ne bi pomagal. Na glavnem vijaku se je odlomila glava, tako da ga je bilo potrebno zamenjati z novim. Jovo je vzel mere in odšel v mesto po novega. Pred tem je obljubil, da ga prinese naslednje jutro. Pred nočjo smo že četrtrič spustili jadrnico v morje. Burja ni in ni ponehala. S takšno jadrnico se res ne bi želel soočiti s tako močnim vetrom. Večkrat na dan sem pomislil na našo L5, s katero bi lahko „samo s flokom“ v enem dnevu prišel do Pule.

V četrtek zjutraj smo šli na tržnico na Reki, kjer smo si kupili nekaj zalog, v glavnem veliko sadja (fige, slive, jabolka) in zelenjave (krompir, paradižnike, paprike), pa tudi sladkor in olje. Za kruh je bilo potrebno čakati v vrsti, zato smo se brez njega vrnili nazaj v Martinščico. Mojster Jovo je v tem času že zamenjal star vijak z novim. Pokazal sem mu še nekaj mest, kjer je pronicala voda, da jih je zakital. Odšel je do tehničnega vodje društva Galeba, Krsta Vukelića, da bi se pogovorili glede jambora. Izmenjala sva si nekaj pripomb glede postavitve. Jambor je bil zakrivljen nazaj, kar bi v aerodinamičnem smislu jadrnanju lahko dalo boljše rezultate. Problem je bil, da je bil postavljen preveč naprej, kar bi brez sprednjega jadra samo poslabšalo jadrnalne lastnosti jadrnice.

Okrog 12.00 smo se morali odločiti ali bomo odšli na pot ali ne. Bil je že zadnji čas našega odhoda, saj bi v nasprotnem primeru zamudili službe v ponedeljek. Skupaj z jadrnico so me spustili v vodo, da bi lahko že ob prvem stiku jadrnice z morjem videl, kje pušča. Tokrat nisem opazil pronicanja vode, sem pa lahko slutil nevidne razpoke, skozi katere se je počasi začela nabirati voda na dnu trupa. Upal sem, da se bodo tekom vožnje te nevidne reže same od sebe zaprle. Po tem preizkusu sem se odločil, da gremo na pot. V eni uri smo prestavili jambor in natovorili vso nujno opremo. S pitno vodo smo napolnili vse steklenice in lonce, saj se nismo

želeli ustavljati in s tem izgubljeni časa. V Martinščici je bil v tem času tudi Gregor, član našega društva, ki nam je dal pol kilograma kruha za na pot. To, da nismo imeli veliko kruha, me ni preveč skrbelo, saj smo imeli dovolj krompirja, polente in masti, tako da ne bi ostali lačni. Poslovali smo se od članov društva Galeb in se zahvalili za gostoljubje, ki bi ga težko našli kje drugje. Brez pomislekov so nam odstopili prostor za spanje v svoji delavnici skupaj z materialom in vsem orodjem ter nam pomagali pri popraviljanju jadrnice (R-S/42), ki smo jo mimogrede imenovali „Korba i madiri“ (Ladijska rebra in deske, op.p.), saj je bilo to edino, kar je bilo na tej jadrnici še dobrega.

V svečanem razpoloženju smo odpluli 5. septembra 1951, točno ob 13:00. O včerajšnji burji ni bilo niti sledu. V Martinščici je bilo popolno brezvetrje, površina morja pa gladka kot ogledalo. Gregor nas je zaradi tega s svojim pomožnim čolnom povlekel ven iz zaliva. Še en stisk roke in poslednje slovo, v katerega je dvomila večina ljudi v Galebu. Mislili so, da se bomo morali s takšno jadrnico vrniti še pred nočjo.

Zunaj zaliva je bil tu in tam kakšen sunek vetra iz jugo – jugovzhodne strani, ki je narebril gladko površino morja. Obzorje je bilo rahlo megleno, tako da smo težko prepoznali severni rt Cresa, proti kateremu smo usmerili jadrnico. Na dnu jadrnice je veselo prasketal bencinski gorilnik Primus, ki smo si ga izposodili od Eda, člana našega društva iz Ljubljane. Na njem se je kuhala glavna jed tega potovanja: krompir pomešan s paradižniki in čebulo, ki smo mu potem dodali še dve konzervi golaža in obilo masti. Veselo smo jedli in z malo kruha smo bili takoj siti. Vsake pol ure smo morali prazniti vodo, ki se je nabrala na dnu jadrnice. Ven smo zlili od štiri do pet veder vode po pet litrov. To nalogo je v glavnem opravljal Milan. Pokazal sem mu, kako mora nizko sedeti, da se čim manj zibamo, in kako se postavi noge ter pravilno drži vedro, da se čim manj utrudimo. Potreboval je skoraj eno uro, da se je pravilno naučil dela.

Sunki vetra so bili vse redkejši in vse šibkejši. Naše napredovanje ni bilo več zadovoljivo, zato smo ga pospešili z veslanjem. Spet nova šola za naše člane posadke, ki jih je bilo potrebno naučiti počasnega veslanja – takšnega, da lahko veslaš ure in ure in se pri tem preveč ne utrušiš. Za večerjo smo si pripravili umetno juho z rezanci in potem pojedli še nekaj jabolk. V mraku smo se še zadnjič orientirali na karti, saj smo baterijsko svetilko v vsej naglici pozabili v Martinščici. Na srečo sem imel dve rezervni sveči v svoji prtljagi, a sem jih hranil za skrajno nujno. Po vsej verjetnosti se bomo vso noč vozili v območju svetilnika Praštenica na otoku Cresu. Zato je potrebno vedeti njegove lastnosti: bel blisk v dveh skupinah, domet trinajst navtičnih milj. Za vsak slučaj sem si dobro zapomnil položaj rta Mastnjak in zaliva Plomin, da

ne bi v temi slučajno zapeljali vanj. Ob 20.00 sem poslal Miho spat, tako da bo lahko spočit prevzel nočno izmeno. Takrat smo se nahajali približno tri navtične milje vzhodno – jugovzhodno od Moščeniške drage. Želel sem se približati obali, da bi lahko v mraku kontroliral naše napredovanje. Milana sem postavil za krmilo, da je krmaril po mojih navodilih, jaz pa sem prevzel veslo. Po dveh urah vožnje smo se približali obali dve navtični milji južno od Moščeniške. Takrat smo lahko točno izračunali opravljeno pot: v devetih urah smo naredili dvanajst navtičnih milj. Ni veliko, ampak tudi ne malo. Za nas je bilo pomembno nekaj drugega. Vedel sem namreč, da se na tej obali vsako jutro med tretjo in sedmo uro zjutraj pojavi močna tramontana (severnik). Se pravi, da smo si ustvarili ugodne pogoje, da ta veter popolnoma izkoristimo. Ko smo se približali obali na vsega dvajset metrov, sem ugotovil, da nas tok nosi v smeri proti jugu, kar nam je bilo v korist. V nasprotnem primeru bi morali sidrati. Vetra ni in ni bilo, zato sem odložil veslo in malo zadremal. Milan je v polurnih intervalih redno praznil vodo.

6. septembra 1951 je ob 2.00 krmilo prevzel Miha. Spravil sem se v premec na svojo toplo slamarico in se raztegnil. V naši neposredni bližini so valovi nežno udarjali v strmo obalo in ustvarjali zvok, kot bi morje dihalo in počivalo z nami. Občasna sapica je porivala našo malo jadrnico naprej, kar se je v podpalubju slišalo kot značilno žuborenje vode, ki ob prijetnem zvoku drsi od premca proti krmi. Uspavan s šepetanjem večno nemirnega morja sem počasi tonil v rahel spanec, ki nam jadralcem predstavlja enega od užitkov, zaradi katerih nam jadranje nikoli ni odveč. Malo kasneje je jadrnica povečala svoj nagib in žuborenje vode je prešlo v šumenje neprekinjenega vala, ki ga ustvarja premec s hitrim rezanjem morske gladine. Veter je bil tu! Takrat ni bilo več časa za spanje. Hitro sem vstal in se pridružil krmarju. Ura ni bila niti 3.00, ko je tramontana že lepo pihala. Ko sem preveril kurz, sem opazil, da Miha jadra proti zalivu Plomin. Hitro smo popravili smer v levo, v smeri juga, in se v mraku trudili prepoznati obrise kakšno miljo oddaljene obale na drugi strani. Moč vetra se je povečala na tri do štiri beaufortov. Jadrani smo s hitrostjo štirih vozlov. Dvignil sem pomično kobilico, da zmanjšamo upor vode, ker nam pri vetru v krmo ni bila potrebna. Ob 3.45 smo bili že v višini Rabca, kjer se je veter iz njegovega zaliva okrepil nad štiri beauforte, zaradi česar bi skoraj morali krajšati jadro. Pri tako lepem jadraniu je bilo vzdušje na jadrnici vrhunsko, da skoraj nismo čutili utrujenosti od neprespance noči. Vozili smo se nekaj sto metrov od obale uvale Rabca, ki smo jo hitro puščali za seboj. Vodo smo sedaj praznili na vsako uro. Očitno se je les tako napil vode, da so se špranje stisnile in bile tako manj prepustne. Ob 6.00 zjutraj smo prišli do svetilnika Crna Punta. Malo zatem se je veter počasi začel umirjati. Miha je pripravil zajtrk: polenta,

golaž iz konzerve, paradižnikova solata in paprike. Hrana nam je dobro dela. Le kako ne bi, če pa jo je pripravljala naš Miha. Komaj smo mu izrekli priznanje za njegove kuharske veščine, že je končal njegov del zajtrka v morju. Očitno mu je prva noč na morju pustila posledice, saj njegov želodec še ni bil navajen neprestanega in počasnega zibanja. To lahko jemljemo kot neke vrste doprinos, ki ga morje terja od večine smrtnikov, ki po njem plujejo. Okrog 8.00 zjutraj smo v višini rta Urbas padli v popolno brezvetrje. Kljub temu, da smo stali na mestu, smo veter v nočnem času zelo dobro izkoristili in naredili dvajset navtičnih milj.

Odločili smo se, da bomo pristali. Prijel sem vesla in jadrnico usmeril proti rtu Longa. Ob 10.30 smo bili blizu rta. Na desni smo videli prelep zaliv Loznica, ki se deli na štiri ali pet manjših zalivčkov, na koncu katerih so se bleščale lepe bele plaže, kot narejene za kopanje in sončenje. Ker nismo imeli dovolj časa in ker so bile plaže izven naše smeri, se na žalost nismo mogli ustaviti. Skupina treh ali štirih delfinov je priplava samo nekaj metrov od naše jadrnice. Iz neposredne bližine smo jih imeli možnost opazovati v kristalno čistem morju, kako se s svojimi vitkimi telesi potapljajo in malo kasneje spet pojavijo na površini, kako se igrajo in lovijo.

Končno smo pristali v mali uvali blizu rta Longa. Milan se je zelo slabo počutil in ni hotel zapustiti jadrnice. Sonce je pripekalo, o vetru pa ni bilo ne duha ne sluha. Izkoristili smo možnost, da se okopamo in ohladimo v morju. Pravi užitek se je bilo potapljati pod visokimi stenami vse do peščenega dna ter se tam obrniti na hrbet in čez kristalno čisto vodo pogledati proti soncu. Tega ni na naših velikih plažah v Opatiji, Crikvenici, Portorožu, kjer stotine nog gazijo pesek, da je voda popolnoma motna in da zaradi tega ne moreš odpreti niti oči.

Da bi prihranili nekaj bencina v gorilniku, smo si nabrali drva in skuhali kosilo kar na plaži. Pripravili smo si testenine s paradižnikom in golažem ter skuhali črno kavo – divko. Pojavile so se nove težave. Kosilo je bilo preslano, kava sladko slana. Kaj je sedaj to? Izvlekel sem eno izmed steklenic in poskusil vodo – slana. Poskusil sem tudi drugo in ta je tudi slana. Ostala nam je samo še ena in v njej je bila pitna voda. Miha je bil mnenja, da se je to zgodilo zaradi visoke plime v Martinščici in da se je verjetno morje pomešalo z vodo na izviru, ko smo polnili steklenice. Po mojem mnenju je bil glavni vzrok v tem, da v tisti naglici nismo dovolj dobro zaprli steklenic, pa čeprav je skrb za pitno vodo na jadrnicah eden izmed osnovnih pogojev jadrnanja. Voda v steklenicah se je tako pomešala s tisto na dnu trupa. Najbolj zanimivo je bilo, da se je v nas od tistega trenutka prebudila neznosna žeja. Milan me je prosil, če lahko pije malo vode. Dovolil sem mu, ampak samo malo, da jo bo ostalo še za naslednji dan. Kot sem že rekel, se zaradi vode ne bomo ustavljali. Racionaliziral sem tudi jabolka. Ta dan je lahko

vsak dobil samo dve. Prejšnji dan je vsak lahko pojedel, kolikor je hotel in se jih je pojedlo preveč.

Ob 12.30 smo dvignili sidro in nadaljevali s potjo. Za nami je bilo že več kot štiriindvajset ur poti. V tem času smo prejadrali štiriintrideset navtičnih milj. Lahko smo bili več kot zadovoljni. Če bomo tako nadaljevali, bomo v dveh dneh v Piranu.

Pihal je slab jugo – jugo zahodnik. Občasen sunek vetra je zarezal v morsko površino, ki se je lesketala kot ogledalo. Vročina je bila neznosna. Paluba jadrnice je tako žarela, da jo je bilo potrebno poškopiti z morjem, preden si se presedel, da se ne bi opekel. Za krmilom je bil Miha. Milan je spal. Postavil sem improvizirano prednje jadro, da bi pomagal glavnemu, ampak brez koristi. Brez vetra enostavno ne gre nikamor. Miha se je ulegel, da se malo spočije. Milanu je bilo končno malo boljše in je lahko vstal. Naredil je svojo glavno dolžnost in izpraznil vodo ter prijel za veslo. Počasi, ampak vztrajno, smo se približevali rtu Marlera. O vetru ni bilo ne duha ne sluha, zato sem tudi sam prijel za drugo veslo in pomagal Milanu. Iz zaliva Kuje se nam je približevala motorna jadrnica. Zdelo se mi je, da gre v smeri proti Puli. Škoda, da je bila tako daleč, saj bi bila to odlična priložnost za vleko naše jadrnice. Ampak poglej, spremenila je smer in se usmerila direktno proti nam, pa čeprav ji je bila smer vožnje veliko bolj v desno. To je bilo zelo lepo od njih. Zbudil sem Miha, da je prevzel krmilo, sam pa sem se odpravil na premec, kjer sem pripravil vse za vleko. Motorna jadrnica se nam je približala na nekaj metrov, jaz sem jim vrgel vrv in že smo bili privezani.

Krmar motorne jadrnice je zakričal „orca“³ in Miha je pravilno reagiral, kar je bilo pri tem manevru vleke zelo pomembno. V nasprotnem primeru bi lahko prišlo do nesreče in bi se naša jadrnica lahko tudi prevrnila. Izkazalo se je za pravilno, da se v Ljubljani učimo tudi primorskih izrazov. Na krmu motorja sem bral Zora – Krk. Mogoče je bil to tudi razlog, da sem malo bolje razumel njihov odziv. To so res dobri ljudje, pravi pomorci, ki pomagajo eden drugemu tako v nevihtah kot v brezvetrju.

Gorilnik Primus nas je dokončno izdal - nikakor ni hotel goreti. Na koncu smo pustili lonec z narezanim krompirjem in paradižnikom za neko drugo priložnost in povečerjali samo kos kruha z marmelado. Okrog 22.00 so nas privlekli do puljskega valobrana, kjer so nas odvezali. Zahvalili smo se jim z vsega srca. V štirih urah so nas povlekli za štirinajst navtičnih milj, ki smo se jih v brezvetrju še najbolj bali, saj so na tem delu zelo močni morski tokovi. Sedaj lahko

³ Obrat proti vetru.

rečem, da smo z njihovo pomočjo prihranili en dan. Noč je bila zelo temna. Tu in tam si lahko videl bliske različnih svetilnikov, bele, rdeče, zelene, ki nehote ustvarjajo zmedo. Miha me je nekoliko zaskrbljeno vprašal: „Kako bomo pa sedaj jadrali, ko pa nimamo ničesar, po čemur bi se orientirali?“ „Ne skrbi Miha, tu sem jadral vsaj petkrat ali šestkrat. Fažanski kanal poznam kot svoj lastni žep. Ti se samo uleži in zaspi.“ Imeli smo veter v premec, tramontano z močjo dveh beaufortov, zaradi česar smo morali križariti proti vetru. Milan je bil pokonci in je vsako uro praznil vodo, včasih pa tudi malo zaveslal. Ob polnoči je tudi on zaspal. Veter v resnici sploh ni tako šibak in na trenutke smo imeli kar lepo hitrost, ampak zaradi križarjenja in morskih tokov smo napredovali zelo počasi. Na obzorju sem nekajkrat opazil zeleni blisk brionskega pristanišča, ki ga kmalu zatem nisem več opazil, saj so nas morski tokovi nosili nazaj.

7. septembra 1951 ob 2.00 zjutraj sem zbudil Miho ter ob sveči pregledal karto, da sem se lahko malo boljše orientiral. Pokazal sem mu svetilnike in naš glavni kurz proti Sv. Ivanu na Pučini južno od Rovinja. Ob 6.00 zjutraj sem pri severnem otoku Brionov ponovno prevzel krmilo. V tem času smo zelo slabo napredovali. V celi noči samo štiri navtične milje. Ampak se je vseeno izplačalo, saj smo si s tem omogočili boljšo pozicijo za jutranji severovzhodni veter. Izven kanala morski tokovi niso bili več tako močni. V ravni črti smo lovili Crveni otok blizu Rovinja. V samo dveh urah smo prevozili sedem milj. Primusa tudi danes nismo mogli vžgati. Šele naslednji dan smo ugotovili, da v njem ni bilo več bencina. Za zajtrk nam je tako ostalo samo nekaj kruha in marmelade.

V daljavi smo videli floto ribiških bark, ki so se z ribolova vračale nazaj v Rovinj. Odločil sem se ponovno preizkusiti srečo ter jim pomahal in ena od bark se nam je res približala. Ponovimo manever metanja vrvi in že smo se ponovno vlekli. V samo eni uri so nas povlekli za tri navtične milje in to prav v trenutku, ko se je veter začel umirjati. Ob 9.15 smo pristali v Rovinju. Miha je odšel na pošto po potovalno dovoljenje za pot v Svobodno tržaško ozemlje⁴. V Ljubljani ni imel dovolj časa, da bi to uredil kar tam, zato so mu dovoljenje poslali sem. Na trgu je kupil tudi nekaj kil grozdja ter drugega sadja. Jaz sem v tem času napolnil vse posode z vodo in v pekarni kupil dvajset žemljic. Pol ure kasneje, ob 9.45, smo že jadrali. Veter je bil sever – severozahodnik, maestral/tramontana, jakosti nad tri beauforte. Predvideval sem, da se bo po vsej verjetnosti veter še okreplil, če je že tako zgodaj začelo pihati. Posteljino in obleke

⁴ STO oz. Cona B je bil teritorij, ki so ga Združeni narodi kontrolirali med letoma 1949 in 1954 in je bil kasneje dodeljen Jugoslaviji.

smo zavili v pelerine, da jih valovi ne bi zmočili. Pričakoval sem, da bomo lahko končno začeli jadrati, kakor je treba. Na našo žalost se je jadrnica samo malo nagnila in se z nespremenjeno hitrostjo premikala naprej. Bil sem čisto besen, preklinjal sem vse mogoče in ves čas, ki sem ga posvetil tej jadrnici. Predstavljal sem si, kako bi z našimi L5, H-IV in Perunom v takšnem vetru z jadrnicami rezali valove, da bi se za nami kar kadilo. S štirimi obrati proti vetru smo ulovili prelep otoček Konverzada. Med otočkom in obalo je samo kakšnih sto metrov plitvega morja. Izvlekel sem premično kobilico, tako da smo brez strahu zapluli v plitvino. Na premcu sem užival med gledanjem kristalno čistega morja, skozi katerega si lahko videl dno, na katerem so bile raztresene skale in peščen pesek, ki so s hitrostjo jadrnice prehajali v področja posejana z morsko travo. Če se nam ne bi tako mudilo, bi tukaj najrajši sidral. Morje me je od vedno privlačilo. Nisem se mu mogel upreti, tako da sem vzel vrv in skočil vanj ter se pustil vleči za krmo jadrnice.

Približevali smo se Vrsarju, mestu na vrhu griča, ki se ga lahko vidi že od daleč. Še posebno iz severne strani. Spominja me na ruševine srednjeveška mesta, čigar gospodarji so že davno umrli. Visoko obzidje, ki štrli v nebo priča o preteklih borbah, slavi in porazih. Blag veter z močjo dveh beaufortov je pihal iz smeri sever – severozahod. Šli smo skozi „vrsarsko luko“⁵ in od blizu opazovali mesto. Kasneje smo križarili med obalo in otoki, ki so nanizani vse do Poreča. Kosila nismo jedli, saj smo se pred tem najedli sadja. Kasneje smo ugotovili, da že več kot štiriindvajset ur nismo jedli tople hrane zato smo se ob 18.00 ustavili na otočku Fržital blizu Debelega rta, dve in pol navtični milj južno od Poreča. Ni večji kot sto metrov, ampak vseeno smo lahko na njem našli dovolj starih desk in drugega odpadnega lesa, da smo zakurili ogenj. Večerjo sem skuhal iz včeraj narezanega krompirja in paradižnikov, ki so se cel dan valjali po naših posodah. Miha je nabral drva, Milana pa smo pustili, da čuva jadrnico. Mislili smo, da zaradi slabega vetra nima smisla sidrati. Ko je bila večerja že skoraj kuhana, se je veter obrnil in zapihal je vzhodnik z močjo enega do dveh beaufortov. Sedaj se je naša jadrnica znašla v smeri vetra in je ni bilo tako lahko držati. Borba med jadrnico in Milanom se je začela že s prvimi sunki vetra, ki so iz smeri krme pritiskali na jadro ter obračali premec proti vetru, ki ga je Milan komaj lahko še držal. „Pazi, da ne stopiš na ježa!“ mu zakričim, ampak bilo je že prepozno. Milan je že stal na eni nogi, drugo pa imel v rokah, saj je bilo stopalo polno zlomljenih ježevih iglic. Jadrnico je v trenutku odneslo nekaj metrov stran. Takoj sva mu priskočila na pomoč. Miha je vlekel jadrnico proti vetru, jaz pa sem vrgel sidro. Milana smo

⁵ Vrsarski zaliv.

pustili na jadrnici in se hitro vrnili k našemu ognju, ki bi nam ta čas skoraj ugasnil. Večerja je bila končno kuhana, tako da smo jo lahko odnesli Milanu na jadrnico, kjer smo večerjali. Takoj zatem smo lahko nadaljevali našo plovbo. Vzhodnik nam je pihal skoraj v hrbet in nas nosil proti našemu cilju. To noč je Miha prevzel prvo izmeno. Skupaj sva določila orientacijsko točko - novigradski svetilnik, eden beli blisk. Dogovorila sva se, da bo vozil kakšne pol milje v levo in tako bo vse v redu.

Dne 8. septembra 1951 me je ob 2.00 prebudi Miha, da sem prevzel izmeno. Pogledal sem naokrog in pred nami zagledal tri bele bliske – Savudrija! Bil sem zelo vesel in imel občutek, kot da smo že na cilju. Ta svetilnik se lahko vidi tudi iz Pirana, kar pomeni da smo bili že zelo blizu. Miha je zelo dobro opravil svoje delo, saj je v svoji izmeni prejadral devet navtičnih milj. Noč je bila jasna in zvezde so bile zelo lepo vidne. Po vsem horizontu so bili raztreseni ribiči, njihove luči pa so dajale občutek čarobnega mesta na vodi. Vzhodnik, čeprav slab, je pihal tako, kot je začel. Skoraj neslišno smo drseli po vodi in se približevali cilju. Ta noč je bila hladnejša kot prejšnje noči. Milan je bil oblečen samo v srajco in plašč ter pokrit s tanko odejo. Meni je bilo toplo, saj sem se oblekel v volneno majico, srajco, pulover, tanko zimsko obleko, volnene nogavice, pelerino in se ogrnil z odejo. Bil je čas za praznjenje vode, ki je na nekaterih mestih narasla preko tal v kabini. Zaradi močnejšega vetra je bilo potrebno biti pazljiv, saj nisem želel izgubiti hitrosti. Zato nisem mogel niti za trenutek izpustiti krmila. Prebudil sem Milana, da je spraznil vodo. Na pol v snu z mežikajočimi očmi je avtomatsko opravljal svojo nalogo. V tem času je tudi veter oslabil. Zaradi morskih tokov se skoraj nismo več premikali. Potrebno je bilo veslati. Za vesla je prijel Milan, kar mu je dobro delo, saj se je hotel malo ogreti. Okrog 3.00 je dobesedno zaspal na veslu. Ker se je v tem času veter nekoliko okreplil, sem ga poslal spat v kabino. Spet sem jadral sam skozi zvezdnato noč po srebrno lesketajočih valovih. Takšnih trenutkov ne pozabiš nikoli in to je tudi razlog, da se nas toliko vrača nazaj na morje. Na vzhodu je del neba začel spreminjati barvo. Na začetku je bil ta del neba samo nekoliko svetlejši, potem pa so barve postale vedno bolj intenzivne in škrlatne, dokler se ni sonce dvignilo iznad istrskega hribovja.

Ob 6.00 smo pripluli do savudrijskega svetilnika, kjer sem zbudil Miho. Ves zaspan je pogledal iz kabine ter se začudil: „Kaj že Savudrija? Kako lep občutek, ko greš spat pri Novigradu in se prebudiš na cilju.“ Prepustil sem mu krmilo. Piran se bo pokazal vsak čas, zato mu ni bilo potrebno ničesar pojasnjevati. Splazil sem se v kabino in prosil za malo miru. Veslati ni potrebno, saj smo bili od Pirana oddaljeni manj kot šest navtičnih milj. Kljub utrujenosti pa

nisem mogel zaspati. Bližal se je konec tega potovanja, zato sem ga raje zaužil v celoti ter se usedel nazaj na palubo. Severovzhodni veter, burja, je pihal z močjo treh beaufortov točno iz smeri Pirana. Potrebno je bilo križariti. Če sem popolnoma iskren, užitka pri jadraniu na tej jadrnici ne moreš primerjati z drugimi, ampak bili smo blizu cilja in nikamor se nam ni več mudilo. Savudrija je bila za nami, pred nami pa s soncem obsijan Piran. Miha je pripravljaj naš zadnji skupni zajtrk, solato iz vseh preostalih paradižnikov, paprike in veliko olja.

Samo dve navtični miljji pred Piranom se je veter popolnoma umiril. Počakati smo morali na maestral, ki običajno začne pihati šele med deseto in enajsto uro. Ker smo imeli v Piranu še veliko opravkov s klubskimi jadrnicami in ker smo morali uloviti tudi avtobus za Ljubljano, sem začel mahati mimoidočim ribičem, ki so se vozili proti Izoli. Nobeden ni reagiral. Ti niso tako prijazni, kot tisti v Rovinju. Šele četrti ali peti se nas je usmili ter povlekel do Pirana. V piransko luko smo prispeli točno ob 9.00. Pričakal nas je upravnik letovišča in nekaj njegovih gostov. Milan je vzel dokumente in odšel na luško kapitanijo, da je prijavil naš prihod. Od tega trenutka je bila jadrnica njegova odgovornost.

Kasneje smo odjadrjali do Portoroža in jadrnico privezali na manjši lesen pomol pred letoviščem, kjer nas je upravnik bogato pogostil. Po treh dneh in treh neprespanih nočeh jadrnjanja po našem morju v tej mali ladjici, kjer smo skoraj stali v vodi, mislim, da ni potrebno preveč pojasnjevati, kakšne količine hrane smo spravili vase v jedilnici, kjer si si lahko naložil hrane kolikor si hotel. Ob 13.00 sva se z Mihom usedla na avtobus za Ljubljano. Na ovinku ceste iznad Portoroža sva videla jadrnico kako tone. Ubogi Milan je sigurno zaspal po treh neprespanih nočeh in ni uspel izprazniti vode iz trupa jadrnice.

Prevod v slovenščino: Žiga Gorišek

Jezikovni pregled: Mitja Bergoč

Ljubljana, junij 2022