

## S „Ambasadorom“ do Indije i Madagaskara

### Putni zapisi zapovjednika

Dana 18. prosinca 1985. godine otisnuo se »Ambasador« od naše gruške obale na put dug oko 21.000 milja. Koliko mi je poznato niti jedan naš putnički brod nije do sada poduzimao slična putovanja po smislu i sadržaju.

Naime ovo su specifična putovanja s posebnom klijentelom. Lars Eric Lindblad, koji je prvi započeo s organiziranjem naučno istraživačkih putovanja, u svojoj knjizi »Passport to anywhere« opisuje klijentelu tih putovanja i kaže da su to bili učenjaci raznih specijalnosti kao i utjecajne osobe koje su svojim autoritetom pridonijele da su se mnoga područja i mnoge prirodne ljepote sačuvala od uništenja. On dalje navodi da su trećina putnika u prosjeku naturalno orijentirani, nisu to biolozi nego osobe koje vole prirodu. Drugih 50% ili više da su obrazovani ljudi koji su željeli proširiti svoje znanje o svijetu, a možda se njih oko 10% može nazvati »snobovima« koji su već bili svugdje i jednostavno žele na svojim listama upisati nove zemlje ili mjesta koje su posjetili. Ima također i onih koji zapravo ni sami ne znaju zbog čega su tu.

Slični putnici su putovali i našim brodom.

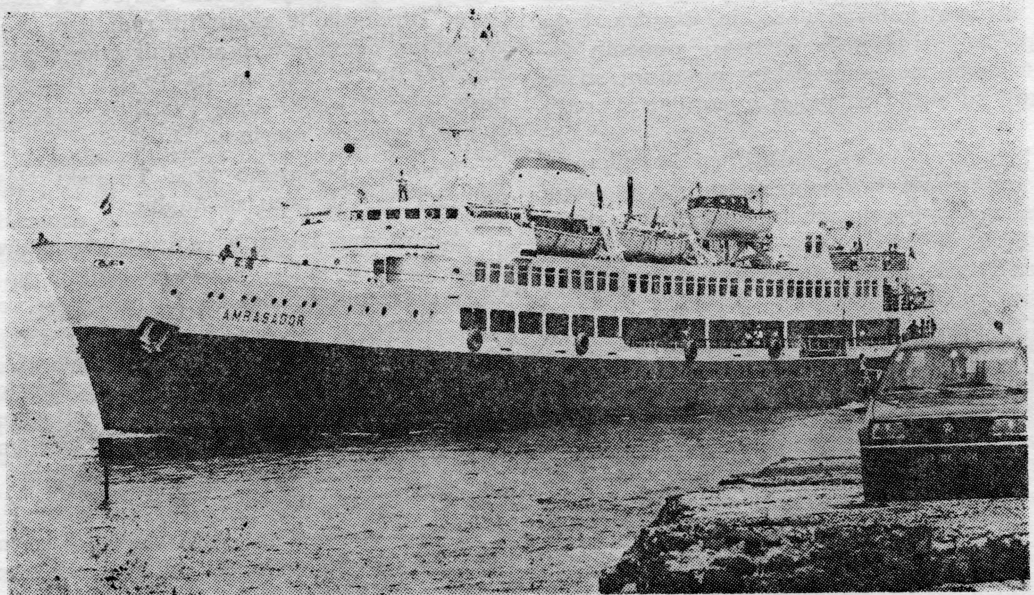
Za ovo putovanje brod je morao biti posebno pripremljen i opremljen, s obzirom da je trebao

ploviti kako po poznatim tako i po sasvim nepoznatim predjelima, odnosno doticao je neke otoke do čijih obala nije do tada dolazio niti jedan putnički brod, pa je to u izvjesnom smislu bila »avantura«, što se naravno ne smije shvatiti doslovno, jer su sva putovanja bila unaprijed dobro planirana. Možda će nekoga buniti što govorim o »putovanjima« pa ću to objasniti. Radi se, naime, o 7 odvojenih putovanja od po dvadesetak dana i u tim vremenskim intervalima su se mijenjali putnici.

U pomorskom smislu putovanje je bilo ne samo zanimljivo nego je predstavljalo izvjestan izazov i zahtijevalo maksimalnu angažiranost i spremnost u svakom trenutku.

Susreli smo se, kako sa veoma uredno obilježenim plovnim putevima, tako i sa potpuno zapuštenim uređajima i svjčulima sigurnosti plovidbe.

Jedan od lijepih primjera je područje obale Omana, gdje svaki brod koji dotiče luke te zemlje dobije neku vrstu anketnog lista kojim se ispituje da li je obala dovoljno pokrivena svjetionicima, da li su postavljena na prava mjesta, da li su potrebni »raconi« i druga balisaža, sigurnost pristupa lukama, te da li netko ima kakav prijedlog za neku izmjenu ili slično. Dakle, veoma lijep primjer male zemlje koja se razvija.



M/b »Ambasador« prilikom isplavljanja iz jedne luke na svojem putovanju dugom 21.000 milja



*Tokom putovanja lovilo se dovoljno ribe*

Za razliku od Omana, te luke Indije, koje koliko toliko zadovoljavaju zahtjevima sigurnosti plovidbe, naišli smo na zaista neugodan primjer u vodama Madagaskara.

Njegova obala je kako se vidi nekada imala i svjetionike i plutače, ali ukoliko dođe do kvara o tome se više ne vodi računa niti se osposobljavaju, tako da su brodovi prepušteni vještini svoje posade.

U odnosu na radio komunikacije mogu reći da su tokom našeg putovanja bile zadovoljavajuće ali ipak ne tako dobre kao što bi trebale biti.

Sam »Ambasador« je pored radio stanice opremljen i kompjuterskim telex uređajem.

Što se tiče ostale opreme koja je ugrađena specijalno za ova putovanja to je dizalica koja služi za spuštanje i dizanje »avona«, gumenih čamaca za 16 osoba sa vanbrodskim motorom snage 45 KS, a koji su služili za prijevoz putnika s broda do kopna.

Pored toga brod je bio opskrbljen kompletnim ronilačkim opremama i kompresorom za punjenje boca zraka, te evaporatorom za pravljenje pitke vode. Za samu plovidbu brod je opremljen uobičajenim uređajima kao i uređajem za satelitsku navigaciju.

Postoji još jedna razlika između klasičnih putničkih brodova i našeg broda u odnosu na prostore za razonodu čiji se salon za zabavu tokom ovih putovanja koristio u svrhu naučnih predavanja i prikazivanja filmova naučnog sadržaja, od kojih su neki snimani tokom samog putovanja. Isto tako brodski bazen se koristio ne samo za kupanje nego i za obučavanje u ronjenju.

Nakon ovih uvodnih napomena ukratko ću opisati svako pojedino putovanje.

Prve putnike smo ukrkali u egipatskoj luci Safaga u Crvenom moru. Luka je prašnjava, zrak

težak jer se u toj luci krca fosfat. Mi smo, međutim, brzo izbjegli toj nepogodi, jer smo isplovili u mirne vode Crvenog mora, a u pravcu Aqabskog zaljeva za luku Nuweiba. Ujutro rano sidrimo pred lukom, udaljeni 0,4 Nm od obale. Sa sidrišta su se putnici prevezli na kopno »avonima«. U podnožju Sinaja obala je pjeskovita.

Putnici su nakon iskrcavanja na obalu prevezni autobusima do čuvenog i veličanstvenog manastira Sv. Katarine. Planinsko područje kojim se prolazi golo je i nepristupačno, no u njemu ipak ima života. Tu borave neka plemena Beduina sa svojim stadima, iako je čovjeku teško shvatiti kako uopće opstoje. Bez obzira na divljinu ne može se ostati ravnodušnim na fenomenalne oblike granitnog kamena izlisanog od vjetra. Kompleks građevina ovog manastira koji datira od 6. stoljeća veoma je teško opisati ukratko, kako u odnosu na arhitekturu tako i u sadržajnom smislu. Sve ono što se tu može vidjeti i doživjeti zahtijeva daleko detaljniji opis što je meni nemoguće uraditi.

Posjetioca impresionira sve što je stvorila ruka svećenika kroz stoljeća u toj pustoši. Manastirske zgrade su smještene djelomično u sjeni velikih cedrova i visokih eukaliptusa. Kroz mnoga stoljeća manastir je postao sklonište za različite religijske rukopise. Tu postoji kolekcija od preko 2.000 ikona kao i mnoge vrlo vrijedne religiozne slike. Bazilika, koja je završena 551. godine, građena je od granita s dvoja vrata na ulazu napravljena od drva ubranog prije 1.400 godina, ukrašena slikama životinja, ptica i biljaka. Naši putnici su bili prva grupa posjetilaca kojoj je bilo dozvoljeno da uđe u hram Sv. Grma i to s posebnim odobrenjem nadbiskupa. U blizini manastira izgrađen je moderan motel s restoranom u kojem je bio priređen ručak. Nakon toga je slijedio povratak na brod. Nakon Nuweibe otplovili smo prema Sharm El Sheiku, također egipatskoj luci u podnožju Sinaja. Ova luka ima strateško značenje jer je smještena u blizini rta koji odvaja Sueski zaljev od Aqapskog zaljeva. Turistima je zanimljiv radi toga što se smatra jednim od najinteresantnijih mjesta za podvodna istraživanja, s obzirom da se na malom prostoru može vidjeti veliki broj različitih vrsta riba koje žive u tropskim morima.

Ponovno prolazimo kroz Tiranski tjesnac i to po treći put na putu za Aqabu.

Aqabu smo posjetili radi odlaska u drevni grad Petru, koji se nalazi visoko u brdima na oko dva sata vožnje autobusom od Aqabe. To je veoma star grad izgrađen u stijenama na takvom položaju da ga nitko u stvari ne može ugroziti. Iz njega su se u prošlosti kontrolirali karavanski putevi. Arhitektura mu je jedinstvena. Stoljećima je bio zaboravljen sve dok 1812. godine kad ga je Švicarac Burdhardt koji je bio istraživač otkrio i svijetu obznanio njegova čuda i ljepote.

Nakon napuštanja Aqabe plovi se prema Sinajskom poluotoku gdje se približavamo smanjenom brzinom malom otočiću Geziret Faraun na kojem se nalaze ostaci ruševina utvrde koju su u 12-om stoljeću sagradili Križari.

Nastavljamo plovidbu prema jugu u pravcu otoka Gaziret Zabargad koji je nenastanjen. Pripada Egiptu. Vulkanskoj je porijekla, jako strme obale, okružen koraljnim grebenima. Sidrenje je nemoguće, pa plutamo nedaleko obale. Između koralja i obale, slično kao u atolu, more se zeleni i taj dio je veoma lijep za kupanje i ronjenje. Pristup obali unutar koraljnog spruda moguć je jedino gumenim čamcima i to kad je visoka voda.

Nakon što su putnici ponovno ukrncani prosljeđujemo prema Port Sudanu. Obišli smo otok na maloj udaljenosti tako da ga je bilo moguće vidjeti sa svih strana. Dok smo obilazili otok pratilo nas je jato delfina što je pridonijelo ljepoti ugođaja.

Na putu za Port Sudan vjetar je jačao na snazi iz smjera NE snage 6 do 7 B.S. pa plovidba nije više bila ugodna.

U Port Sudan smo stigli 29. 12. 1985. u rane jutarnje sate. Kako je Port Sudan veoma prometna luka nismo imali mjesta za pristajanje uz obalu, već smo se vezali uz bok teretnog broda, što je stvaralo neugodnosti pri iskrcaju i ukrcaju putnika.

Iz Port Sudana su putnici autobusima išli posjetiti ruševine drevnog grada Suakina.

Na putu za Suakin prolazilo se kroz pustinjski predio, i mogla su se vidjeti beduinska naselja i mnogo deva. Putem smo doživjeli kratkotrajnu pješćanu oluju. Suakin je nekada bio značajna luka smještena između Port Sudana i Masawe. Suakin je postojao već u doba faraona, 198. godine prije nove ere, kao glavna luka. Od 1905. godine, kad je sagrađena luka Port Sudan, prestaje njegova važnost. Danas je to nažalost ruševina i luka se ne može koristiti.

Nakon povratka putnika iz Suakina napuštamo Port Sudan i plovimo prema otočiću Masarmit koji se nalazi u Suakinskom arhipelagu. Na taj otok se nismo mogli iskrcati zbog lošeg vremena.

Nastavljamo plovidbu prema Hodeidi, luci na istočnoj obali Crvenog mora. To je mala luka smještena daleko od samog grada. Luka je pod kontrolom vojske pa nije dozvoljeno ni snimanje. Ulaz u luku je veoma uzak i plitak tako da dva broda ne mogu istovremeno prolaziti. Prilaz luci je veoma dobro obilježen plutačama što olakšava plovidbu.

Luka je dosta prometna pa se proširuje i gradi.

U ovoj luci je završeno prvo putovanje i izvršena je izmjena putnika.

Iz Hodeide plovimo prema Đibutiju koji je smješten na zapadnoj strani ulaska u Crveno more iz Indijskog oceana. U tu luku smo išli uglavnom radi opskrbe gorivom, a za to su vrijeme putnici razgledali grad. Republika Đibuti je najmanja afrička država sa samo pola milijuna stanovnika.

Rano poslijepodne isplovili smo iz Đibutija prema Omanu, odnosno luci Mina Raysut u blizini Salalaha, jugozapadni Oman. Ovaj put je bio dug 742 Nm. Trebali smo ga preći pod normalnim okolnostima za 45 sati plovidbe, ali zbog snažnog vjetra iz smjera NNE plovimo smanjenom brzinom, kako bi se smanjilo posrtanje broda i udaranje pramca o valove, koji su se u pojedinim momentima prelijevali preko kaštela. Sidreni zapori su zbog snaž-

nog udaranja mora na momente popuštali, te se brzina još više morala smanjiti, kako bi se sidra ponovno postavila na svoja mjesta što je stvaralo poteškoće naročito u noćnim satima. Tokom putovanja smo susretali brodove iz svih smjerova, naročito u blizini izlaza Adenskog zaljeva. U luci Mina Raysut smo iskricali putnike koji odlaze na obilazak cijelog Omana. Tako smo ostali cijela dva dana bez putnika na brodu.

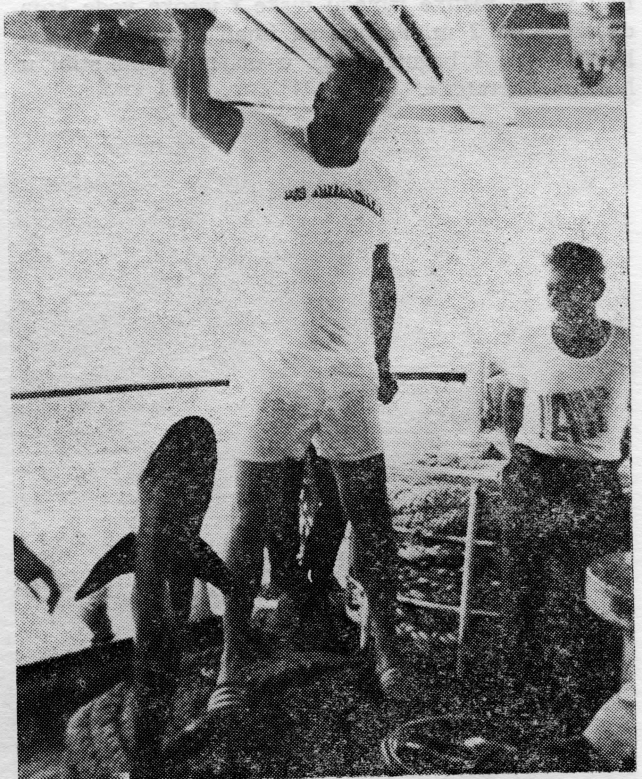
Oni će se ponovno ukrcati u Muscatu.

Luka Mina Raysut nije velika, ali je potpuno nova i veoma čista, s visokim lukobranom. Oduševila nas je ljubaznost, točnost i preciznost kako vlasti tako i ostalih ljudi s kojima smo kontaktirali. U ovoj luci sam dobio anketni list o kojem sam uvodno govorio.

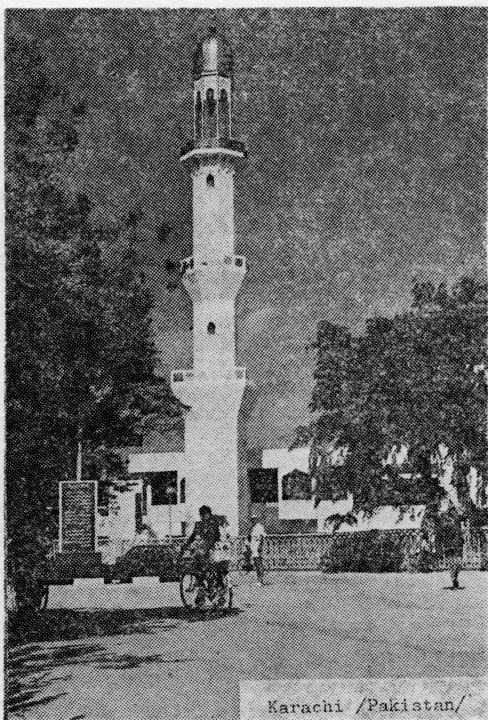
Iz Mina Raysuta smo isplovili prema luci Mina Quaboos Muscat. Ova luka se nalazi u Omanskom zaljevu tj. na sjeveroistočnoj strani Omana, u blizini ulaza u Perzijski zaljev odnosno prolaza Hormuz.

U Mina Quaboos dolazimo po lijepom i mirnom moru. Prate nas jata delfina. Luka se nalazi ispod velikih stjenovitih brda. Ima oko 100.000 stanovnika, a po arhitekturi se vidi da su tu nekada bili Portugalci. Kuće su niske bez krova, obojene u bijelo, puno zidina i kula. Inače Oman je sultanat bogat naftom i veoma je intenzivna izgradnja na svakom koraku. Postoji i siromašni dio, ali, kako nam kažu, tu žive ljudi koji se nikako ne mogu prilagoditi progresu.

Ova luka je mnogo veća od Raysuta, ima 9 vezova za preookeanske brodove, od kojih 6 za brodove 10,4 m gaza i dužine do 228 m. Luka ima



Zapovjednik s ulovljenim morskim psom



Karachi /Pakistan/

moderni kontejnerski terminal i uređaje za rukovanje RO-RO teretima. Kontejnerski prostor ima površinu od 4.7 km<sup>2</sup>, dovoljno prostran da se na njemu može složiti 1.600 TEU kontejnera nakrcanih i 600 TEU praznih.

Napuštamo Qaboos i 7. siječnja 1986. dolazimo u Karachi — Pakistan. Karachi je ogroman lučki grad, a po nekima i do 11 milijuna stanovnika. Prljav, prašnjav i prilično neugodan. Za ukrcaj i iskrcaj putnika ne možemo koristiti brodsku skalju radi velike razlike između niske i visoke vode koja doseže i do 2 m. Putnici su imali organiziran obilazak grada i bogati ručak u orijentalnom stilu u hotelu »Sheraton«.

8. siječnja oko 15 sati napuštamo Karachi i odlazimo za indijsku luku Veraval. To je ribarska luka i uploviti se može samo s manjim plovnim objektima, pa smo morali sidriti pred lukom, a za prijevoz putnika upotrebljavali smo čamac za spasavanje. Ovdje je još veća razlika između visoke i niske vode, do 4 m, pa je to stvaralo poteškoće kod ukrcaja i iskrcaja. Svrha dolaska u Veraval bila je posjeta prirodnom rezervatu Gir do kojeg se vozilo autobusima 1 sat i 30 minuta kroz plantaže šećerne trske. U ovom se rezervatu može vidjeti jedinstveni azijski lav koji bi bio u potpunosti iščezao da nisu poduzete mjere za njegovu zaštitu; ovdje danas živi oko 250 primjeraka za razliku od 1900. godine kad je taj broj bio pao na svega 100 primjeraka.

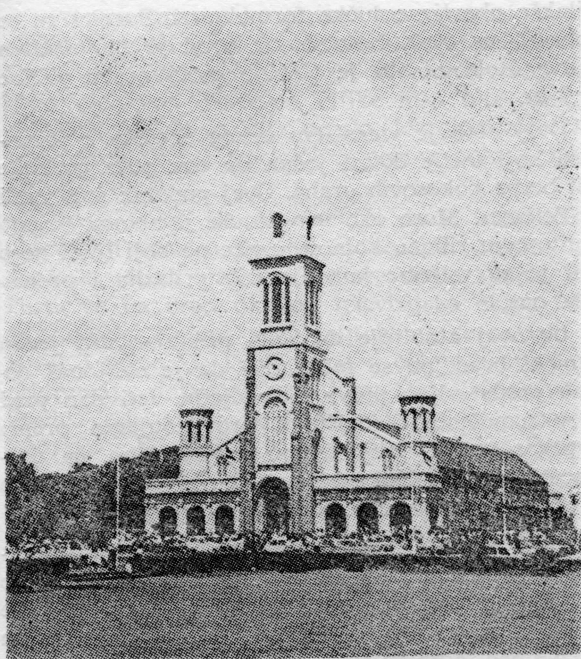
10. siječnja stižemo u rane jutarnje sate na sirište pred Bombayem. Vidljivost je loša zbog velike vlage, pa polagano vozimo do mjesta gdje ćemo ukrcati pilota.

Za vrijeme plovidbe od Veravala do Bombaya poseban problem su nam predstavljali mali ribarski brodići koje radar ne registrira, a oni nisu osvijetljeni ili upale svjetlo tek kada bi im se približili na 200 metara, pa smo zadovoljni što nije došlo do nesreće.

Po dolasku u Bombay vezali smo se uz putničku obalu. Zbog razlike između plime i oseke, koja je bila i do 4 m, putnike smo ukrcavali i iskrcavali preko pramca i skale s kraja. Putnici, koji su bili na brodu tokom ovog putovanja, u Bombayu napuštaju brod i avionom odlaze u Dubai, a zatim za Amsterdam. Ovim je završeno to putovanje. Isto tako ovdje je izvršen ukrcaj novih putnika. Započinjemo novo putovanje. Plovimo iz Bombaya za Gou, koja se nalazi 235 Nm južno. Osim Goe pristajali smo još u slijedećim lukama zapadne obale Indije: Mangalore, Bepore (Calicut), Cochin, Trivan-

Panorama - detalj o. Mauricius





Crkva sv. Tereze u Curepipe (Mauricius)

drum te jedinu luku na jugoistočnom dijelu Indijskog poluotoka Tuticorin. Kod dolaska u ovu luku dočekala nas je masa ljudi, muzika i vijenci od cvijeća, novinari i TV snimatelji, iako u toj luci postoji posebna putnička obala, koja je novo izgrađena, jer se očekuje živi putnički promet između ove luke i Colomba.

Prosljeđujemo za Colombo, Sri-Lanka, gdje stižemo 18. siječnja ujutro rano. Ovdje smo također bili vezani uz putničku obalu u neposrednoj blizini grada. Bio nam je također priređen svečani doček uz narodnu muziku i ples. U ovoj luci je ponovno izvršena izmjena putnika. Brod se opskrbio gorivom i vodom.

Colombo je u stvari umjetna luka koja je građena kroz duži vremenski period, onako kako su se mijenjali osvajači. Počela se graditi 1880. godine. Ograđena je sa tri lukobrana između kojih se nalaze prolazi. Brodskim prugama je spojen sa svim većim lukama svijeta.

U arhitekturi se osjeća evropski utjecaj. Inače je to veoma lijep grad i posjetioci mogu kupiti drago kamenje i suvenire od plemenitog tropskog drva. Putnici su iz Colomba autobusom pošli u Kandy, koji se nalazi u sredini otoka. Tu su ostali u hotelu jer je ovim putovanje našim brodom za njih bilo završeno.

Započinjemo četvrto putovanje i to u do sad najinteresantnije predjele.

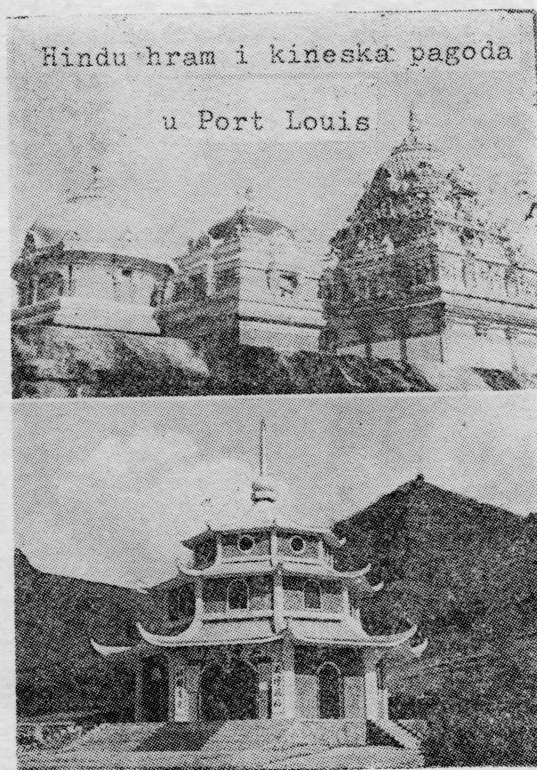
Iz Colomba plovimo u pravcu Male Atolla u luku Male udaljenu 418 Nm zapadno od Colomba, što je otprilike jedan dan plovidbe. Tako smo 10. siječnja čitav dan bili na moru, a za to su vrijeme putnici uživali na tropskom suncu uz kupanje u bazenu na lido palubi. Mogle su se vidjeti morske lastavice i skupine delfina koji na žalost nisu mogli pratiti brod zbog brzine (oni, naime, ne mogu pratiti brod koji plovi brzinom većom od 14 čvorova). Naš cilj je Maldivsko otočje koje čini skupina od 1.190

koraljnih otoka a svega je 202 od njih naseljeno, s ukupnom populacijom od 150.000 stanovnika, od čega polovica živi na Maleu, s istoimenim gradom koji je ujedno i glavni grad čitavog otočja. Otočje se prostire u smjeru sjever-jug u dužini od 470 Nm, čiji južni dio siječe Ekvator. Stanovništvo živi uglavnom od ribolova, kobre, izrade konopa i sve se više bavi turizmom.

Više od 54 nenaseljena otoka namijenjeno je turizmu i na njima su sagrađeni manji objekti za smještaj turista sa svim potrepshtinama. U neposrednoj blizini Malea, na malom atolu, postoji aerodrom na koji slijeću avioni gotovo iz cijelog svijeta.

19. siječnja, oko 22 sata, na radaru vidimo otok, ali je veoma teško identificirati koji je koji, jer su svi slični; ipak, uskoro smo odredili koji je među njima Male, jer on jedini ima svjetionik. Priroda je divna, plaže su od koraljnog pijeska čisto bijele boje i veoma lijepe za kupanje.

Plovidba ovim predjelima veoma je opasna iz više razloga. To najprije zbog toga što nemamo odgovarajućih karata, a i zbog toga što dubina naglo pada. Velike dubine brodski dubinomjer ne može niti registrirati, a male su tako opasne da je plovidba preko njih nemoguća. Razlika je u dubini od 1 metra do 40 metara i to na udaljenosti od svega 30-tak metara. Drugi razlog su jake struje, a svjetionika uopće nema, dok su sami otoci veoma niski (visina 2 — 3 metra) pretežno obrasli kokosovim palmama. Čak ni stanovnici otoka ne plove ovim područjem noću. Ljepota ovih otoka nije samo u njihovom kopnu nego i u podmorju koje ih okružuje. U to smo se mogli uvjeriti gledajući video filmove snimljene tokom dana, a prikazivane navečer u brodskom salonu, praćene komentarima snimate-



lja. Ova snimanja su vršili bračni par Ro i Valerie Taylor, poznati po dokumentarnim filmovima i knjigama o životu u moru, a naročito su se bavili proučavanjima morskih pasa, tako da su bar oni snimili i dokumentarni dio poznatog filma »Ralje«.

Nemoguće mi je ovdje opisati sve otoke koje smo doticali, ali mogu reći da su putnici bili daleko zadovoljniji posjetama nenaseljenim otocima. To je netaknuta priroda i kupanje i ronjenje je ljepše, za razliku od naseljenih otoka, čije obale su zagađene otpacima ribe koju stanovnici na obali čiste. Nakon boravka na ovom otočju, koji je bio i pored opasnosti i poteškoća veoma lijep i ugodan, u Maleu smo se opskrbili gorivom i krenuli na put dug četiri dana, prema otočju Cargados, ali smo u toku putovanja izmijenili prvobitni plan. Da bi skratili plovidbu po otvorenom moru skrenuli smo na Chagos arhipelag, što nije bilo u programu putovanja, a čime su putnici bili oduševljeni.

Na ovom putu smo prešli Ekvator, 23. siječnja poslijepodne, kojom prilikom je priređena uobičajena svečanost, uz krštenje putnika koji su prvi put to doživjeli u brodskom bazenu. Njima su se kasnije pridružili i ostali putnici uz čašicu šampanjca. Ova svečanost je također bila snimljena i kasnije reproducirana.

Dotakli smo najsjeverniji otok arhipelaga Peros Banhos gdje smo stigli 24. siječnja oko 13 sati.

Peros Banhos je također atol koji nije nastao tako da nismo imali posjetilaca i do sada su

najlakše obavljene lučke formalnosti. Putnici su se prebacili na otok čamcima, a brod je bio usidren unutar atola za što je trebalo preći preko pličine od 7 m.

Ovaj otok je vlasništvo nekog čovjeka s Mauriciusa koji ovdje dolazi jedan do dva puta godišnje radi berbe kokosovih oraha. Ovaj podatak smo uzeli iz »Peljara«. More oko ovog atola je veoma bogato kvalitetnom ribom, koja se uopće ne boji ljudi nego nam je za vrijeme kupanja čak prilazila i promatrala nas.

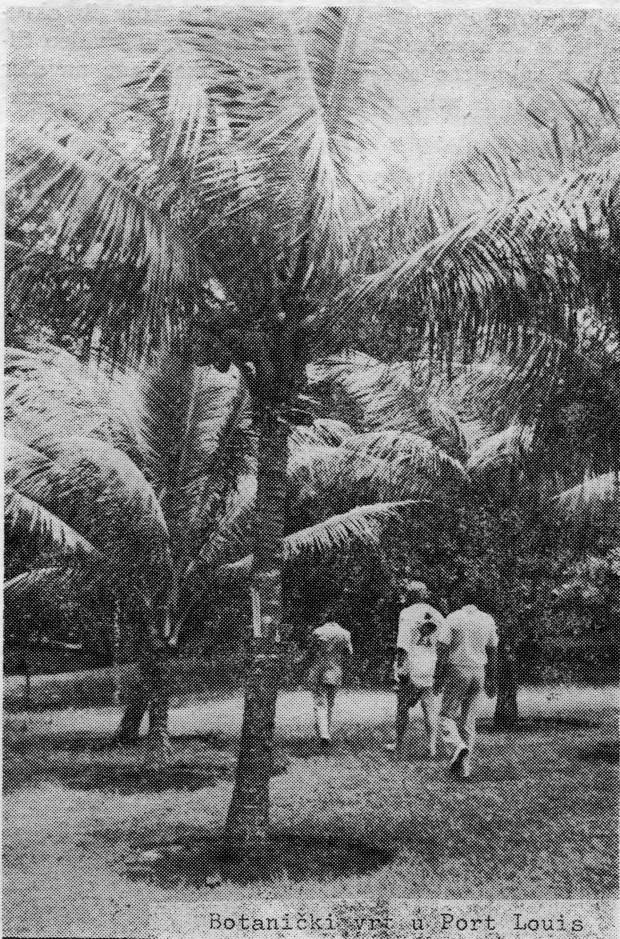
Uz ovaj atol nije do sada pristajao niti jedan putnički brod, pa se može reći da je ovaj naš dolazak predstavljao pravu ekspediciju. Isti dan pred večer napuštamo sidrište i prosljeđujemo prema Cargados otočju, smještenom jugozapadno, na udaljenosti od 1.038 Nm od Peros Banhos, odnosno oko 2 i pol dana plovidbe.

Plovi se po lijepom vremenu uz pratnju morskih lastavica i delfina. 27. siječnja rano ujutro približavamo se otočju Cargados i to sa sjeverne strane, a zatim mijenjamo kurs prema najjužnijem otoku Coco, gdje sidrimo. Ovi otoci pripadaju Mauriciusu, a na njima živi samo desetak ribara koji rade za vlasnike otoka, a izmjenjuju se svakih 12 mjeseci boravka na otoku. Prije dolaska smo obaviješteni da nije dozvoljen bilo kakav kontakt s tim ljudima, zbog bojazni da im ne bi dali alkohola, jer bi se pod njegovim utjecajem mogli pobuniti protiv vlasnikâ koji im za njihov rad daju često beznačajnu nagradu.

Ovdje su putnici također išli na ronjenje i promatranje podmorja. Tu se nismo dugo zadržali, pa već oko 12 sati isplovljavamo prema Reunionu, udaljenom 386 Nm u smjeru jugozapad. Vrijeme je dosta loše, s povremenim pljuskovima tropske kiše i velikom vlagom i vrućinom. 28. siječnja oko 02 sata prolazimo pored Mauriciusa i, prema poziciji broda, u Reunion bi trebali stići oko 11 sati ujutro. Reunionu prilazimo sa sjeverne strane na veoma maloj udaljenosti od obale tako da putnici mogu promatrati i snimati otok.

U daljini se vidjelo bogato zelenilo šećerne trske i bijele građevine grada St. Denis. Otok je veoma brdovit sa poznatim aktivnim vulkanom visokim 2.631 m »Piton de la Fournaise«. Od 1972. godine ovaj otok se smatra francuskim teritorijem. Stanovništvo je mješavina Evropljana, Indijaca, crnaca i mješanaca kreola. Službeni jezik je francuski, dok stanovništvo upotrebljava jezik za koji se ne može reći da je baš francuski.

Nakon ukrcavanja pilota stigli smo u luku Le Port koja je umjetno napravljena luka. Ovaj otok nema niti jednu prirodnu luku zbog svojih veoma strmih obala. Naš dolazak je izazvao veliki interes, jer smo bili prvi putnički brod koji je došao u ovu luku. Reunion nije u turističkom smislu baš atraktivan, jer njegova obala nije prikladna za kupanje. Ovaj otok se nalazi u području tropskih ciklona čiji dolazak nema ustaljeni redoslijed, ali su najčešći od siječnja do ožujka. Zbog visokih planina klima je neujednačena, pa tako istočna obala ima mnogo više oborina nego zapadna.



Botanički vrt u Port Louis

Po dolasku u luku putnici su autobusima otišli posjetiti glavni grad St. Denis, u čijoj neposrednoj blizini se nalazi botanički vrt sa raznovrsnim tropskim raslinjem. Nažalost biljke nisu bile označene nazivima, pa ih se nije moglo identificirati. Osim botaničkog vrta i trgovačkog centra putnici su posjetili i vulkan.

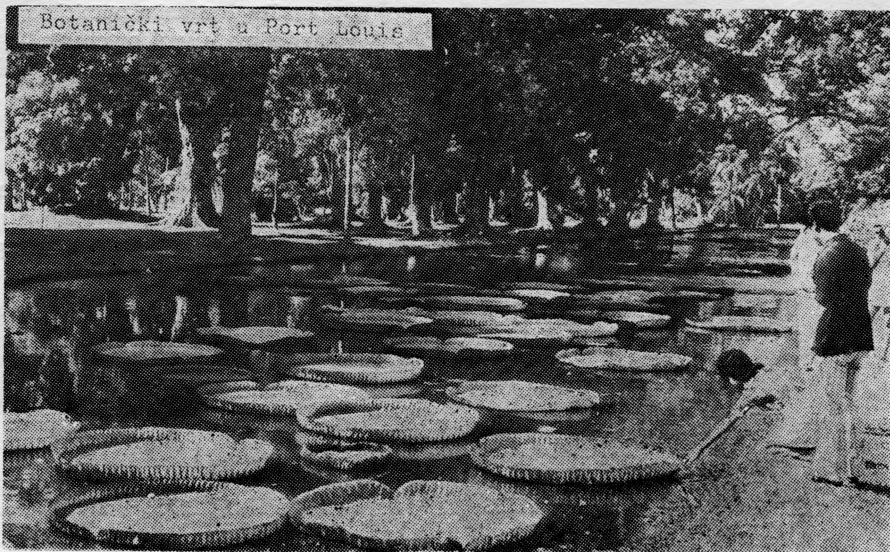
Ovdje treba još napomenuti da je Reunion najnapredniji otok u Indijskom oceanu. Životni standard je veoma visok, pa je sve dosta skupo. U Le Portu se na brod ukrcala televizijska ekipa BBC-a iz Londona. Naime, među putnicima se nalazio umjetnik i pisac Sir Peter Scott o čijem životu i radu pripremaju dokumentarni film. Oni su boravili na brodu četiri dana za koje vrijeme smo posjetili Rodrigez i Mauricius, te ponovno vratili na Reunion.

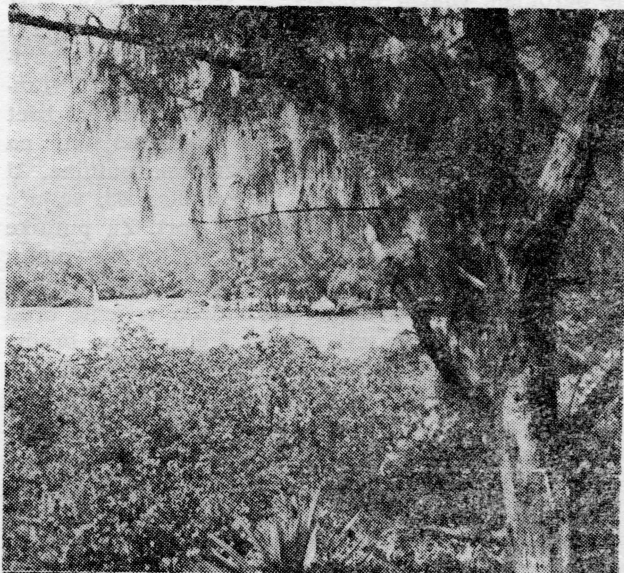
29. siječnja u 19 sati smo isplovili iz Reuniona za Rodrigez. Na putu prema Rodrigezu more je dosta jako iz smjera SE tako da moramo voziti smanjenom brzinom, a što je bila posljedica ciklona koji se formirao sjeveroistočno od naše pozicije. 31. siječnja rano ujutro usidrili smo se u luci Port Mathurin čije sidrište pruža zaštitu od vjetera svih smjerova osim sjevernog. Otok je vulkanskog porijekla okružen opasnim koraljnim grebenima. Pripada Mauriciusu. Za razliku od ostalih otoka na njemu nema kokosovih palmi. I ovdje smo prvi putnički brod koji je pristao, tako da nam je priređen svečani doček, te nas je posjetio i guverner otoka. Stanovništvo je uglavnom afričkog porijekla za razliku od ostalih otoka. Putnici su ovdje razgledali neke spilje i promatrali tropske ptice kojih ima mnogo različitih vrsta.

Iz Rodrigeza smo otplovili oko 13 sati u pravcu Mauriciusa. 01. veljače oko 12 sati ukrcavamo pilota i ulazimo u Port Luis. Manevar pristajanja kratko traje i već u 12,30 sati smo bili vezani uz obalu. Mauricius je također vulkanski otok ali nema živih vulkana već samo mrtvih kratera obraslih raslinjem. Za razliku od Reuniona obale su bogate pješčanim plažama i dosta razvedene. Mnogo je više naseljen i osjeća se utjecaj Engleza po prometnim propisima i upotrebi jezika. Otok je pun zelenila. Najbogatiji po raznolikosti palmi a i botanički vrt

je ogroman. Glavni proizvod je šećerna trska. Port Luis ima oko 50000 stanovnika od kojih je oko 2/3 Indijaca; velik je broj Kineza, koji se bave trgovinom, a manji Evropljana. Govori se engleski i francuski. Putnici su autobusima imali organizirani izlet po otoku. Turizam je razvijen. Ugoditeljstvo na visini. 02. veljače izvršena je izmjena putnika. U 22,15 isplovili smo ponovno za Reunion. 03. veljače u 07,30 ponovno vezani u luci Le Port. Za putnike organiziran izlet u dvije grupe, jednoj po otoku a drugoj na vulkan Piton de la Fournaise. Isplovljenje zakazano u 19,00. U predviđeno vrijeme brod spreman za odlazak, svi putnici i posada na brodu. Vremenski izvještaj loš. Formiran ciklon NE od Reunion, ali ovdje nema vjetera. Da li isploviti? Brzina kretanja ciklona je mala, svega 6—8 Km/h, a on dosta daleko. Po želji putnika moramo pokušati isploviti. Pozdravio sam na odlasku peljara i zamolio ga da nam osigura za jutro siguran vez, jer ćemo se po svoj prilici vratiti tokom noći. Visoko mrtvo more. Brod posrće i valja sve više. Teško ga je držati u kursu. Žiro-kompas je izbacio, a Reunion se na radaru vidi udaljen na 60 Nm. Smanjujemo brzinu i vršimo manevar okreta za 180°. Manevar je vješto izveden i brod usmjeren natrag za Le Port. Vozi se lagano, vidljivost slaba zbog jake kiše i valova koji su bili visine oko 5—6 m. Obavijest o kretanju ciklona i snazi neprestano pratimo. Ovo je peti po redu ove sezone ali najjači u zadnjih 32 godine. Dali su mu ime ERINESTA. Prema izvještaju smjer kretanja ciklona je SW. Pretpostavlja se da bi mogao proći između Reuniona i Madagaskara ili čak preko samog Reuniona. 04. veljače u 08,00 ponovno po treći put uplovljavamo u istu luku; sad je to luka spasa.

Nije lako donijeti odluku što napraviti. Postoji mogućnost da ciklon pređe preko otoka, a što onda. Što će biti s brodom, putnicima i posadom? Da li iskrcati putnike i s minimalnim brojem posade isploviti za Mauricius? Ali Mauricius nema tako dobru luku a niti su komunikacije s ostalim dijelom svijeta tako dobre kao na Reunionu. Ovdje je telefon instaliran na brodu i možeš dobiti čitav svijet kad god to zaželiš. Odlučili smo ostati ovdje. Po nekim





*Bogati biljni svijet u tropima*

pričanjima dokazano je da ciklon neće preći preko otoka ako se vulkan aktivira. A vulkan je radio.

Na otoku je izvanredno stanje. Na prvim stranicama dnevnih listova su posljedice prolaska ERI-NESTE.

U luci smo dobili najsigurniji vez. Brod smo vezali svim raspoloživim konopima i sidrenim lancem po pramcu. Sve se to radilo po jakoj tropskoj kiši i vjetru.

05. veljače situacija je ista. Sve je u stanju pripravnosti, a ciklon se približava i prema predviđanjima bi 06. veljače trebala proći najbliže otoku. Barometar stalno pada, vjetar je jak i dalje pada kiša. Na otvorenom visina valova dosiže i 12—13 metara.

07. veljače centar ciklone je prošao najbliže nama, barometar je jako nizak, 996 mb, more oko broda kao da vri i putnici i posada su uznemireni i

napeti, jer se čeka ishod ove nepogode. Tokom večeri primjećujemo da se vjetar malo stišao i da kiša manje pada što bi trebalo značiti da se centar ciklona udaljio od nas. Svi smo odahnuli. Međutim, more je i dalje veoma jako pa nije bilo moguće isploviti prije 10. veljače.

10. veljače u 10,30 sati napuštamo luku zakloništa i plovimo u pravcu Madagaskara, odnosno njegove sjeverozapadne strane, prema otočiću Nosy Be, po lijepom vremenu i mrtvom moru, preostalome poslije ciklona.

Ulazimo u predio o kojem sam također uvodno govorio kao lošem primjeru održavanja plovnihtputeva i komunikacija. Jedina obalna radio stanica Antsiranana (Diego Suarez) radi samo telegrafijom i to u određeno vrijeme. Uobičajeni direktni kontakt s peljarom ili drugim lučkim vlastima je nemoguć, jer ne posjeduju UKW uređaje. Na samom otoku Nosy Be uopće nema peljara. Po dolasku na sidrište ovog otoka, 12. veljače u 10,15, oko 20-tak predstavnika vlasti ukrcalo se na brod, a pored njih predstavnik turističkog saveza i lokalni vodič. Kratko nakon toga dobijamo slobodan saobraćaj s kopnom.

Madagaskar je četvrti otok po veličini na svijetu. Za razliku od ostalih otoka u Indijskom oceanu koji su vulkanskog ili koraljnog porijekla, ovaj otok je nastao odvajanjem od Afričkog kontinenta. Istočna obala je slabo ravedena i nema prirodnih luka, dok je zapadna dobro razvedena, ima nešto prirodnih luka, ali one nemaju neku veliku važnost. Najznačajnija luka za promet je (Tamatave) Tomasina, dok se luka Antsiranana (Diego Suarez) smatra najljepšom prirodnom lukom na svijetu. Ona ima strateški značaj. Madagaskar se naziva Malgeška demokratska republika i nezavisan je od 27. srpnja 1960. godine. Glavni grad je Antananarivo.

Ovim putovanjem tičemo samo tri mjesta na Madagaskaru, i to prije spomenuti otok Nosy Be i Nosy Comba i Majunga. Dne 13. veljače 1986. rano

**ATLAS**

jugoslavenska  
putnička  
agencija

oour

**atlas ambassador**

Pružna sve vrste usluga  
domaćim i stranim putnicima  
i turistima u vezi putovanja  
i boravka kao što su:

IZLETI U ZEMLJI I INOSTRANSTVU  
vlastitim voznim i plovnim parkom

KRUŽNA PUTOVANJA / REZERVACIJA  
SMJEŠTAJA, PRODAJA I REZERVACIJA  
SVIH VRSTA VOZNIH ISPRAVA / ORGANIZACIJA  
LOVA / VODIČKA SLUŽBA /  
MJENJAČNICA i dr.

Direkcija  
Dubrovnik, Pile 1

Tel.: 27-333, 22-222  
Tlg.: ATLAS Dubrovnik  
Tlx.: ATLAS 27515, 27583

**ATLAS**

GARANTIRA PRVORAZREDNU USLUGU



ujutro dolazimo pred luku Majunga po veoma lošem vremenu, kiši i grmljavini, a niski oblaci ometaju raspoznavanje obale na ekranu radara. Pred lukom su opasne plićine, pa se zbog toga zaustavljamo dok se ne odredi točna pozicija. Podaci o poziciji dobiveni satelitom nisu obično u metar precizni. Plutače koje su trebale biti i koje su unesene u pomorske karte ne postoje, a mi smo trebali biti u blizini jedne od njih. Oko 7,50 sati ujutro, kad se malo razdanilo i poboljšala vidljivost, prosljeđujemo prema luci. Na putu susrećemo pilota i ukrcavamo ga na brod. U 8,45 sati sidrimo i to sa znatnim ispustom lanca radi struje koja dostiže brzinu od 7 čvorova. Putnici čamcima odlaze na obalu uz znatan napor i oprez zbog jačine struje. Majunga se nalazi na ušću rijeke Bedsiboka. Na sidrištu je bio još jedan domaći teretni brod i flota japanskih i francuskih kočara. Kako je to ušće rijeke more je zamućeno i žuto.

Putnici su obišli grad i posjetili prirodni rezervat u kojem živi vrsta majmuna lemura. Ti majmuni su veoma pitomi i ukoliko im netko ponudi bananu oni dođu i sjednu čovjeku na rame te jedu iz ruke. Ovo je za naše putnike bila velika atrakcija.

Istog dana uvečer isplovljavamo za Mayotte, otok u skupini Komora, ali za razliku od ostalih komorskih otoka pripada Francuzima. Ovaj otok je vulkanskog porijekla i okružen je koraljnim grebenima. Približavajući se otoku stupamo u kontakt sa pilotom i agentom UKW uređajem i obavještavamo o svom dolasku. Pristup sidrištu je sa sjeveroistočne strane otoka gdje postoji prolaz između koraljnih grebena koji je uredno označen plutačama i pokrivenim smjerovima, pa po dobroj vidljivosti nije problem uploviti, ali je potrebno voditi računa o struji.

Pilot na ovom otoku nije profesionalac nego vojna osoba. Ovdje je stacioniran mali francuski garnizon.

Otok je veoma lijep, obrastao raznovrsnim tropskim raslinjem, a posebno je interesantna plovidba

unutar koraljnih sprudova i ronjenje, čime su se bavili naši putnici. Plaže su također veoma lijepe s raznobojnim sitnim žalom.

Pred večer napuštamo Mayotte jer je zabranjena plovidba noću. Plovimo prema otoku Glorieuses koji je također francuski teritorij. U blizini otoka smo usidrili na dubini od tridesetak metara, iako je sidrište jako nezgodno jer je koraljno dno sa velikim razlikama u dubini na maloj udaljenosti. Kad bi struja promijenila smjer i okrenula brod oko sidra dubina bi pala ispod 15 metara. More je jako bogato ribom i ima mnogo morskih pasa, pa je opasno za ronjenje. Baš to je bilo veliki izazov za bračni par Taylor koji su snimili par lijepih primjeraka. Namjera nam je bila da na obali u tropskom podneblju priredimo »fish picnic«, ali nam nije bilo dozvoljeno. Međutim, budući da je posada broda ulovila veliku količinu kvalitetne ribe, mi smo ga pripremili na samom brodu.

U 21 sat smo ponovno otplovili na Madagaskar i to u Diego Suarez. 16. veljače rano ujutro stižemo u Diego Suarez gdje završava ovo peto po redu putovanje.

Ovdje se ukrcavaju novi putnici i krećemo na putovanje oko Madagaskara, o čemu ne bih detaljno pisao, jer bi taj opis bio veoma dug i opširan.

Putovanje oko Madagaskara započeli smo s njegove istočne strane prema jugu i doticali slijedeće luke: Nosy Mangabe, Ile St. Marie, Tamatave, Itapere, koja je postala nepredviđeno sidrište radi zaklona od novonastalog ciklona, koji se formirao u Mozambique kanalu. Zatim smo posjetili Fort-Dauphin na jugu Madagaskara. Prelazimo na zapadnu obalu i to Tulear, Morondava, ponovno Majunga, Nosy Be, Nosy Combe, te Diego Suarez, gdje dana 02. ožujka 1986. završava šesto putovanje. U istoj luci dolazi na brod nova grupa putnika. Oko 16 sati isplovili smo prema otoku Mayotte koji smo već ranije doticali, samo smo ovog puta i uplovili i isplovili bez pilota.

Iz Mayotte odlazimo za Grande Comore i to za otok Moroni. Ova skupina otoka, izuzev Mayotte koji je francuski, nezavisna je republika od 1975. godine.



Ovi otoci nemaju niti jednu luku niti sidrište. Tu živi ukupno 369.000 stanovnika. Veoma su siromašni i većina je stanovnika nepismena. Glavni proizvod je vanilija i parfemi. Okolno more je jako bogato ribom.

Nakon Comora ponovno se vraćamo u Diego Suarez, samo radi opskrbe vodom i gorivom, nakon čega plovimo prema Seychelleskim otocima. Prvi otok koji smo posjetili bio je Aldabra. To je najveći atol na svijetu, dužine oko 15 Nm. Sav je opasan koraljima u obliku elipse, izdužen u smjeru istok — zapad. Sastoji se od tri vanjska otoka i to Južnog, Srednjeg i Zapadnog otoka. Jedino je Zapadni otok nastanjen i to samo službenicima nacionalnog parka i meteorološke stanice. Sidrenje je jedino moguće u blizini Zapadnog otoka. Za posjetu ovom otoku potrebna je posebna dozvola uprave nacionalnog parka, pa naša posada nije mogla izaći na obalu. On je poznat po gigantskim kornjačama i morskim kornjačama. Zabranjeno je ubijanje kornjača; za takav čin slijedi kazna i do 10 godina zatvora.

Oko otoka su jake struje, pa je jako opasno udaljavanje od obale prilikom kupanja. Unutrašnjost atola je vrlo interesantna, a obilazak je moguć samo u vrijeme visoke vode i to sa gumenim čamcima čiji je gaz veoma mali. Osim kornjača tu živi veliki broj raznovrsnih ptica. Stanovnici otoka su veoma sretni kada im netko dođe u posjetu, jer kontakt sa svijetom imaju samo kada dođe brod koji ih opskrbljuje potrepštinama i to svaka tri mjeseca.

Zanimljivo je reći da je Velika Britanija 1967. godine namjeravala na ovom otoku izgraditi aero-

drom, ali s obzirom na njegove prirodne ljepote i jedinstvene životinje koje tu žive, vodila se velika borba za njegovu zaštitu i u tome se uspjelo.

Ova skupina otoka je najljepša u Indijskom oceanu.

Osim Aldabre posjetili smo Cosmoledo, Ile Desroches, Ile Desroches Poivre, Fregate, La Digue, Praslin, Mahe i ovim je završeno i posljednje putovanje.

Veliki dio otočja Seychells je zaštićeno područje i za posjetu njima je potrebna posebna dozvola, jer su nenaseljeni. Naši putnici su sa velikim interesom razgledavali otoke, život na njima i život pod morem. Ukoliko je neki otok nastanjen i na njemu se nešto gradi vodi se strogo računa o tome da se ne naruši priroda.

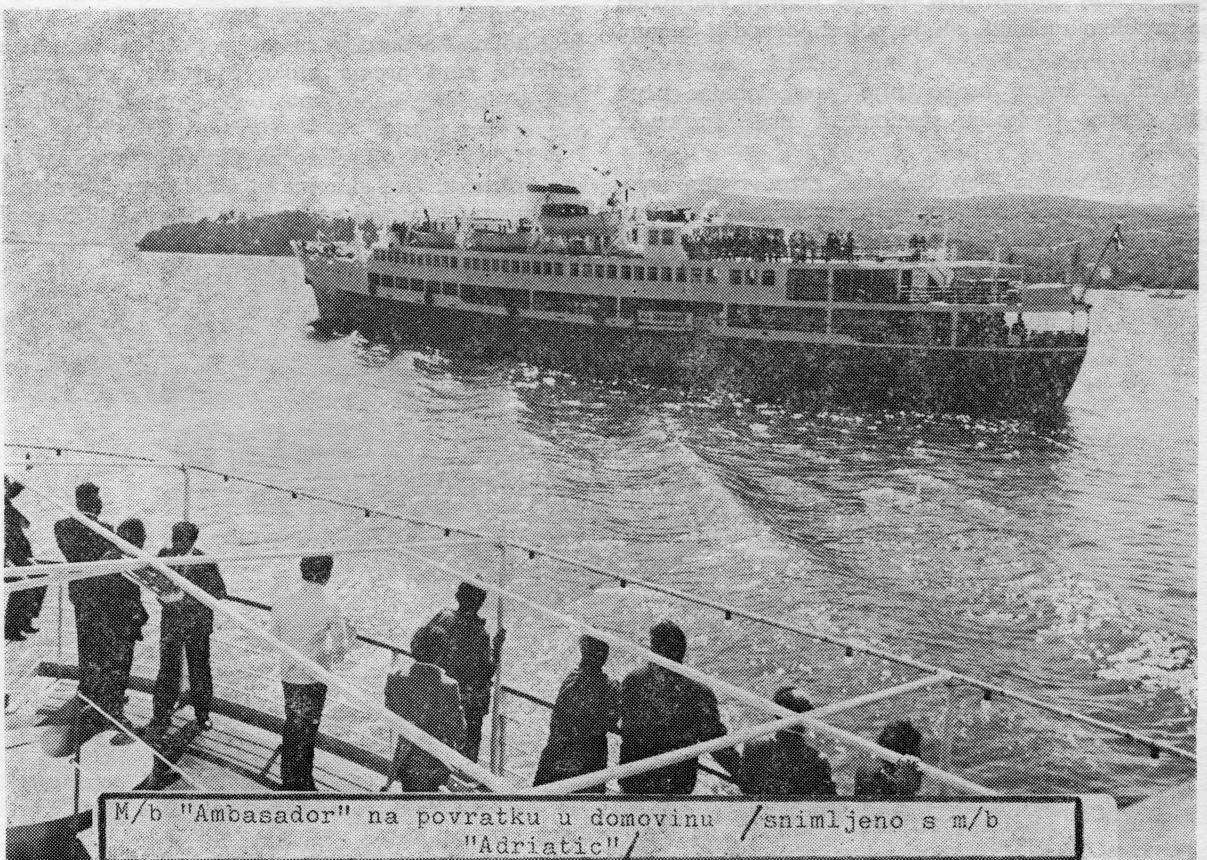
Turizam je jako razvijen. Tu se susreću neke biljne vrste koje se ne mogu vidjeti nigdje drugdje na svijetu, kao što je na primjer jedna vrsta kokosovog oraha čiji plod je u obliku zrna kave, ali veoma velik.

Glavna i jedina luka tog otočja je Victoria, koja se sad proširuje i u njoj se gradi moderan kontejnerski terminal.

17. ožujka po iskrcavanju putnika i nakon uspješno obavljenih putovanja plovimo prema domovini.

Putovanje je prošlo u najboljem redu i 28. ožujka stigli smo u Grušku luku.

Na kraju se može reći da su »Ambasador« i njegova posada uspješno obavili svoj zadatak i zadovoljili zahtjeve klijentele.



M/b "Ambasador" na povratku u domovinu /snimljeno s m/b "Adriatic"/