

Mi gremo na morje

Ervin Hladnik - Milharčič
fotografija Tomaž Skale

Bela ribiška koča je ob sončnem zahodu pristala ob pomolu v Izoli.

Bogdan Čebohin je v debelem predpasniku na palete zlagal zabojnike s sardoni. Na morju je bil dva dni in dve noči zapored.

»Ujeli smo pet ton,« je zadovoljno rekел in zamrimal, da je to skoraj več, kot so ujeli zadnje tri mesece. Na severni Jadran je prišla pomlad. Priplavale so prve jate sardonov in sardin, ki ne marajo mizle vode.

»Morje je blues,« je rekел in polagal zabojček na zabojček. »Je glasba slabega in dobrega. Danes je dobro. Življenje je gusarstvo, ne? Narediš, kar moreš. Lovim plavo ribo in poslušam blues.«

Blues? Kateri blues?

Čebohin je posebnost med izolskimi ribiči. Ima dvainštirideset let delovne dobe. Skoraj toliko, kot ima let. Leta si je nabral z beneficiranim delovnim stažem, ki ga imata samo še dva ribiča. On in njegov priatelj Stevo. Ohranila sta ga, ker ju je zakon, ki je staž ukinil, ujel z več kot petindvajsetimi leti delovne dobe. Vse življenje je preživel na ribiških barkah.

»J. J. Cale, recimo,« se je nasmehnil. »To je muzika moje generacije. Clapton. John Lee Hooker. On je zame največja enigma. Chicago Blues. Willie Dixon, Muddy Waters, Howlin' Wolf. Z bluesom sem začel poslušati glasbo. B. B. King je še vedno prijetna muzika. Blues je način življenja, tako kot ribištvo.«

V ritmu je zlagal tono za tono rib, ki so mu jih podajali z barke, in se ni pustil motiti začudenju.

»To je naše življenje. Ribištvo je težko delo. Poleti je vročina, pozimi je mrz. Dobro vreme, slabo vreme. Ven gremo v vsakem vremenu, tudi takrat, ko se zdi, da ni za iti. Če ne ujameš nič, nimaš nič. Plačani smo od ulova. Zadnje čase pa ni veselo. Iti na morje je pravi blues. Prvi dan smo šli ob dveh zjutraj. Vrnili smo se ob dveh popoldne in ob štirih smo šli nazaj ven. Zdaj je šesta zvečer. Jutri ob sedmih gremo spet ven. Težko si spočiješ. Da se živeti s širisto evri. Tudi s tristo. Da se tudi z nič.«

Povprečna plača ribiča v lanskem letu je bila širisto dvajset evrov. Slovensko ribištvo danes kaže obubožano podobo. Morje je postal majhno. Lovijo lahko v Tržaškem zalivu in dvanaest milj od obale proti jugu. Ribe je veliko, vendar se rada zadržuje pri obali. Na treh, štirih miljah od

obale je največji ulov. Tja se pa ne sme. Čebohin je lovil ob vsej obali do Otrantskih vrat in ve, kje so dobra lovišča med otoki. Te poti so zaprte.

»Danes smo lovili v neutralnih morjih,« je rekел. »Ne hodimo niti levo niti desno. Pod dvanaest milj ne gremo. Loviš samo v danih okvirih. Če greš čez mejo, te peljejo v Pulo, plačaš kazen, kapitanu sodijo. Prvič gresta samo ulov in mreža. Drugič ti zaplenijo ladjo. Sardone smo našli dvanaest milj od Pule. Vesel si, ko vidiš, da v pristanišče pelješ lep tovor. Mi lovimo plavo ribo. Sardele, sardoni, kakšni šuri, tu in tam škombrič.«

Čebohin je ribič in ladijski kuhar. Njegovi kolegi na ladji so zagotavljali, da se z njim splača iti na morje, ker ribo pripravi kot nihče drug. Ko se v Izoli diskutira o tem, kako pripraviti kakšno ribo, se vpraša njega.

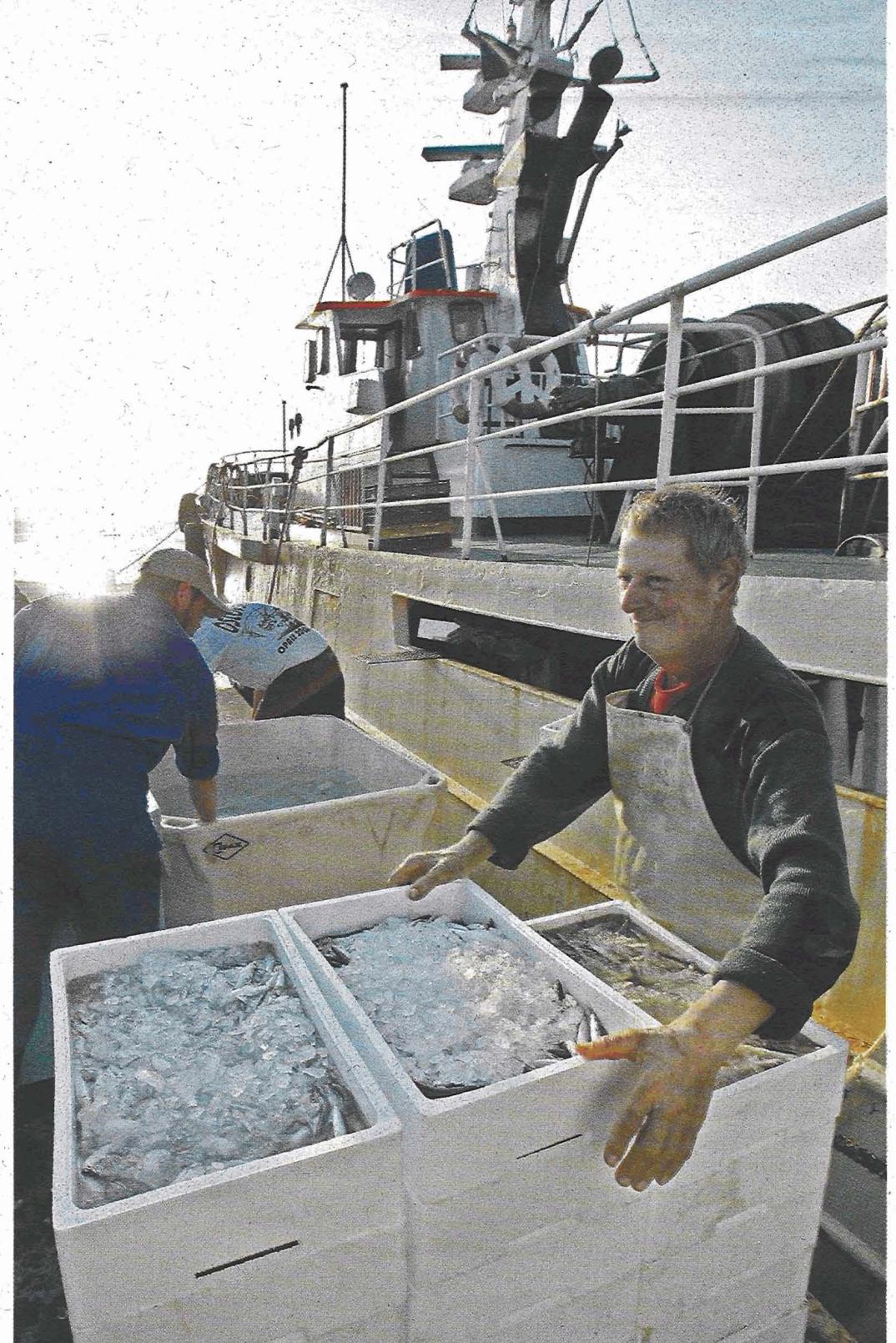
»Ampak mi nismo galebi,« je odgovoril na priponbo, da je na ribiški ladji udobno, ker je riba vedno pri roki. »Ne živimo samo od rib. Treba je jesti zrezke in krompir in solato in enolončnice, če hočeš delati. To je treba kupiti.«

Omehčal se je in povedal recept, ki mu je te dni najbolj pri srcu.

»Zadnja atrakcija so sardoni na surovo. Marinada cruda. To je majhen čudež, ker iz plave ribe nastane bela riba. Za eno osebo jih očistimo pol kile. Lepo speremo in odstranimo bodico na vrhu. Jih odpremo in naredimo filete brez kosti. Damo jih v limonin sok čez noč. Naslednji dan jih vzamemo ven in pustimo, da se malo posušijo. Pokapamo z olivnim oljem in damo čisto malo tržaške omake. Res malo, toliko, da je malo zeleno. Še limonin sok in olivno olje. Nimaš boljše ribe v vsem morju.«

V Somaliji sem ribiče učil loviti na odprttem morju

Slovenija je mediteranska država. Na prvi pogled je dvainštirideset kilometrov obala malo. Vendar je morje pred njo neskončno. Mediteran ni štirinajst dni počitnic na morju, rukola in olivno olje. K slovenskemu nacionalnemu karakterju sodijo tudi kapitani dolge plove, potapljači, krmarji na vlačilcih v koprskem pristanišču, piloti, ladjarji, morski biologi, pomorska policija, profesorji na fakulteti za pomorstvo, mornarji, mornarke, športni jadralci, tisoči ljudi, ki živijo na morju, z morjem in od njega. O morju govorijo z ljubeznijo



Bogdan Čebohin je na ribiških barkah pridelal skoraj toliko delovne dobe, kolikor ima let.



in velikim prezirom do političnih zdrav okoli njega.

Ima pomorsko karto. Izdelal jo je hidrograf Igor Karnačnik z geodetskega inštituta v Ljubljani. Z zadovoljstvom je povedal, da je prve karte Jadrana v letih 1524–1526 izdelal Izolan Piero Coppo, Jadransko morje pa je merit William Barents, ki je v 16. stoletju izdelal prvi atlas Sredozemlja. »V začetku leta 1999 smo dobili prvo slovensko pomorsko karto.«

Razgrnil je veliko rumeno karto z vetrnico z navigacijo. Je prelep izdelek. »Vidite. Prikazali smo najnižje globine, kjer bi lahko nasedle ladje. Naše morje je plitvo in ravno. Povprečna globina je okoli dvajset metrov, najnižje se morsko dno spusti pred piransko punto, kjer ob plimi doseže globino 38 metrov.«

Na veliki karti se zdi majhno. Upokojeni kapitan ribiške barke Jože Hameršek pa je prizanesljivo rekel, da je njegovo morje veliko.

»Ribaril sem po vsem Sredozemlju, na Atlantiku in Pacifiku. V Somaliji sem ribičev učil, kako se lovi na odprtem morju.«

Njihovi potomci danes v zalivu pred Adnom lovijo trgovske ladje in so se iz ribičev prelevili v pirate.

Gledal je na Tržaški zaliv in odkimal, da tam ni kruha.

»Zdaj se riba pojavi dva, tri mesece poleti.«

Skoraj z obžalovanjem je gledal ribiča s štirimetarskim čolnom, ki je z barke ponujal zaboljek sardel in giric.

»Na Pacifiku smo tuno lovili tako, da smo delfine z motornimi čolni nagnali v ozek krog. Na vrhu je bilo sto ali dvesto delfinov, spodaj tuna. Dva ali trije gliserji so gnali delfine, da so začeli v krogu plavati na mestu. Spodaj je bilo petdeset ali šestdeset ton tune. Vrgli smo tisoč dvesto metrov dolgo mrežo. Delfine si moral seveda rešiti, ker je bila obalna straža zelo stroga.«

Ampak tudi Tržaškega zaliva ne gre podcenjevati.

»Lovil sem po celi svetu, najhujše morje pa sem doživel v Trstu za Rivo. Bil sem s Knežko. Motor se je pokvaril. Moralo je biti leta 1973. Na palubi sva imela z motoristom razstavljen cel motor in ga poskušala spet spraviti skupaj. Ni bilo rezervnih delov in smo improvizirali. Z jugozahoda je prišla

nevihta. Bilo je takšno strašno vreme, da sem bil prepričan, da se bomo potopili nekaj milij od doma. Veriga se je utrgala, vrvi so nam popokale, ne vem, kako smo zdržali. To nekako vzameš v zakup, prideš na obalo in pozabiš. Na Karibih nas je kdaj prijelo veliko morje. Ampak tudi barke so bile velike in zaprte. Ni bilo hudega.«

Potapljač Sandi Ramuševič je morje videl od spodaj. V njem je vrtal, betoniral, miniral, delal opaže, varil, delal natege za tlačne vode in kanalizacijo, pregledoval ladje v ladjedelnici, preden so jih dali v dok. To so nevarna dela. Tudi majhno morje ima strašno moč.

»Enkrat v osemdesetih letih je prišla močna tramontana. Ladja Ledenice je razbila objemke drsnih pilotov doka. V trupu so bile luknje tri krat štiri metre. Dok je odneslo, pa še porušen je bil, in steklo je mazuta za deset centimetrov debeline. Prstani so štiri krat štiri metre krat tri. Udarci so bili tako močni, da so razpokali, vendar je bila armatura tako trdna, da je bila resonanca v dovoljenih parametrih. Ampak videti je bilo pa devastantno. In vse to, ker je z zahoda zapihala tramontana.«

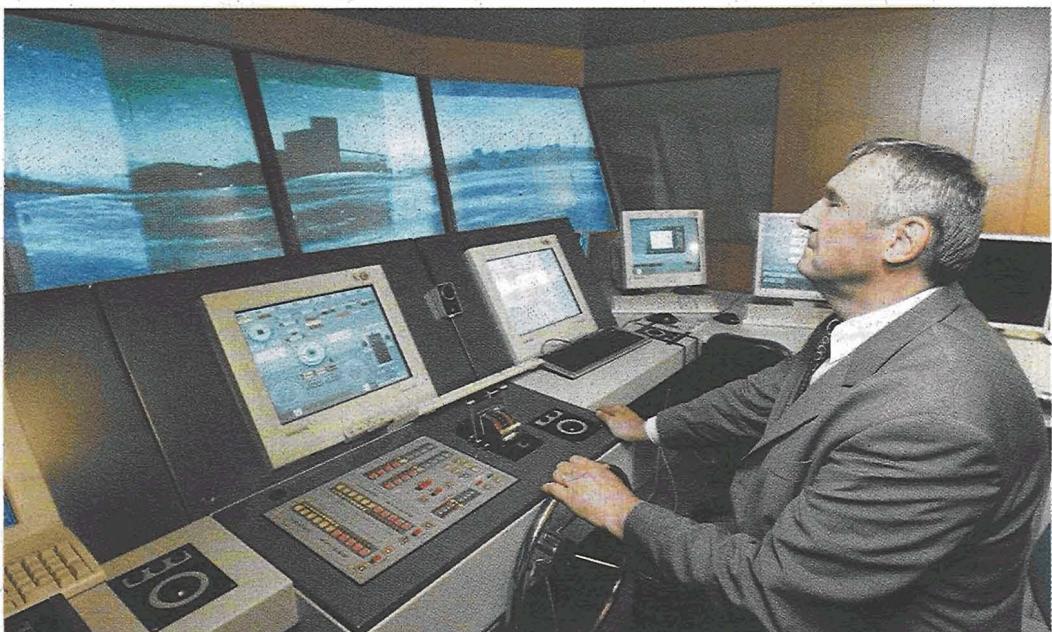
Na pogled se mu zdi, da se je stanje morja v zadnjih desetih letih poslabšalo. Vidljivost je manjša, mulja na dnu je veliko več. Veliko je plovil, nafta, antivegetativnih barv na trupih ladij, več meteornih vod in kanalizacije. Vse gre v zaliv.

»V nekaterih akvatorijih so se pojavile ribe, ki jih še v živiljenju nisem videl. Z balastnimi vodami prideta favna in flora iz ekvatorskega pasu. Balastne vode in ekspanzija prebivalstva najbolj spreminjajo morje.«

Meduze, tokovi, vetrovi in 188 vrst rib

Iz marine v Luciji je zgodaj zjutraj odplula raziskovalna ladja Morske biološke postaje nacionalnega inštituta za biologijo. Tihomir Makovec je ladjo usmeril proti oceanografski boji Vida, ki je zasidrana pred piransko punto in nadzoruje stanje morja in zraka. Šel je pogledat, če je v deželo res prišla pomlad.

»Na tej točki vsaka dva tedna kontroliramo zooplankton in fitoplankton. Spustimo kamere, da pogledamo, ali so se že pojavili večji organizmi, recimo meduze. Potem spustimo še sond, ki na



Kapitan dolge plovbe **Giorgio Rabarič** se je v štiridesetih letih kariere v Indijskem oceanu bodel s pirati.



Ribiški kapitan **Jože Hameršek** med ruševinami hladilnice Delamarisa, ki bodo končale na trgu nepremičnin.



Dekanja Fakultete za pomorstvo in promet **Elen Twrdy** svojo posadko



vsaka dva centimetra meri temperaturo, kisik, slanost, svetlobo in klorofil.«

Pogledal je še, ali je z bojo vse v redu, in vzorce odpeljal na Morsko biološko postajo.

»Zakaj so prav meduze tako zanimive?« sem vprašal morsko biologinjo Alenko Malej.

»Meduze spremljamo zato, ker so pomemben element v morskem sistemu. To so organizmi, ki z ribami tekmujejo za hrano. Hranijo se z jajci in mladicami rib in imajo neposreden vpliv na ribištvo. Ljudje pa s prevelikim izlovom rib naredijo prostor za meduze. Ob ulovu užitnih rib se ulovi tudi veliko za prehrano neuporabnih rib, ki pomrejo. Ne samo v severnem Jadranu, tudi v Atlantiku in Južni Ameriki opažamo, da zaradi tega število želatinoznih organizmov narašča. Zaprne pa so tudi za turizem.«

Temperatura moja narašča

Niti kamere niti vzorci iz mreže niso pokazali, da bi meduze že prišle. V njenem laboratoriju meduze niso nadloga, ampak neskončno zanimiv svet. »Meduze, ki jih poskušamo izslediti s podvodno kamero, so naši domorodni prebivalci. Imajo zanimiv življenjski ciklus. Polipna generacija, ki je pritrjena na dno in je pri klobučnjakih majhna, se težko opazi. Lahko so veliki nekaj milimetrov. Ti se razmnožujejo nespolno z deljenjem in brstenjem. Potem se prečno razdelijo, odlavljajo, se obrnejo na glavo, iz njih pa zrastejo odrasle meduze, ki so ločenih spolov in se razmnožujejo kot vsa druga civilizirana bitja. Meduze, ki imajo pri nas polipe, so domorodske. Morski klobuk, prozorni uhati klobučnjak in še nekatere druge vrste so naše. Mesečinka, ki malo močneje opeče, pride iz južnega Jadranu. Pridejo s tokovi, ko se morje ohladi, pa spet izginejo.«

Prvi znaki kažejo, da letos ne bo veliko meduz. Letos bomo imeli nekoliko več rdeče plime zaradi morske iskrnice. To je enocelični organizem, ki je rastlina, prehranjuje pa se kot žival. Ko jih je veliko skupaj, je obala rdeča. V takem številu kot letos jih niso videli od začetka osemdesetih let. V letih z morsko iskrnico pa nikoli ni bilo veliko meduz. Ampak v morju nič ni zares tako preprosto.

»Lahko bi napovedali, da letos ne bo veliko domorodskih meduz. Vendar so imeli lani v Sredozemlju zelo veliko pelagi. Fiziki, ki merijo tokove, bodo zdaj povedali, ali bodo tokovi prišli do nas in kako. Če se to zgodi, bodo poleti do nas priplavale mesečinke, ki pa so zoprne, ker opečejo.«

Direktor postaje Vlado Malačič je pred Piran postavljal oceanografsko bojo, s katero spreminja tokove, ki okoli prevažajo ribe, meduze in vse, kar je v morju živega. Govori hitro in se nikoli ne ustavi.

»Nekateri procesi se v morju zgodijo zelo hitro, potem pa se dolgo lahko ne zgodi nič. Ob naglih spremembah se bistveno spremeni življenje v morju. Hoteli smo videti, kako se spreminja življenjsko okolje, in poskušali razumeti, zakaj se spreminja. Uporabljamo numerične modele za hidrodinamiko tekočin in modele za gibanje morskih tokov. Z oceanografsko bojo merimo temperaturo morja na dveh metrih globine in slanost, raztopljeni kisik, klorofil, temperaturo na morskem dnu, morske tokove na vsak meter višine, površinske valove, vetrove, temperaturo zraka, vlažnost. To počnemo trinajst let.«

Ivana Vitomir in Urška Haznadar se učita za poklic kapitanke dolge plovbe.

V zadnjem desetletju je bila rast temperature v vodnem stolpu za faktor pet višja od napovedi Medvladnega panela za klimatske spremembe. V našem obalnem morju se temperatura dvigne za desetinko stopinje na leto. Obenem je morje tudi bolj slano.

»Skelamo, da je to zaradi manjšega priliva sladkih voda, čeprav si fega ne upam trditi. V spomladanskem obdobju iz srednjega Jadranu v severni predel vdira bolj slana voda, ki je hladnejša in se zadržuje na desetih metrih. Kako to vpliva na spremembo cirkulacije v severnem delu Jadranu, pa še ni popolnoma jasno.«

Nekaj kilometrov stran so ribiči govorili, da je v morju vsako leto manj rib, in napovedovali še slabše čase. Morski biolog Lovrenc Lipej je protestiral, da je to zelo pristranski pogled.

»V morju je ogromno rib,« je navdušeno rekel. »V Jadranu je okoli 440 vrst, v našem morju pa je bilo doslej zaznanih 188 vrst. Nekatere so redke, prihajajo pa še nove. Vrst je zelo veliko, ničesar pa v izobilu. Na piranski punti so nekatera skalnata bivališča, kjer se najdejo zelo redke vrste. Najbolj pogoste ribe so babice. Skrajno zanimive ribe. O njih ne slišite veliko, ker jih ne jemo. Užitnih komerzialnih rib je namreč le za dober ducat. Naše morje pa je zelo bogato.«

Pojavljajo se vrste, ki tukaj sploh ne bi smeles živeti. Najti je mogoče rebračo, ki prihaja iz Južne Amerike. Najprej je skočila v Črno morje, z balastnimi vodami velikih tovornih ladij pa je prišla do nas. Pri nas ni povzročila takšnih težav kot v Črnom morju. Tam je z razmnoževanjem uničila ves ekosistem. Prenesla se je naprej in ogrozila kaspijskega tjulnja, ki je doma samo tam. Potem je z balastnimi vodami prišel še njen naravn plenilec in ponovno vzpostavil ravnotežje. Ne prva ne druga riba nista užitni. Nenavadnih reči je še veliko.

»Že dve leti se ukvarjam z majhno ribico, za katero ne vemo prav dobro, ali je nova vrsta ali posebna oblika spolnega polimorfizma,« je rekel Lipej. »Ima več tipov samčkov. Eden skrbi za gnezdo, eden skrbi za druge, eden v zasedi čaka, da bo nekdo drug poginil, on pa bo vskočil na njegovo mesto. Meni je ta vrsta najbolj zanimiva. Še veliko

so lahko brezmejne. Nikjer ne piše, da boš samo na slovenskem morju. Vrata so odprta kamorkoli. Ladjarji po vsem svetu iščejo izšolane kadre. Pomorski promet iz leta v leto narašča. Samo v Evropi letos potrebujejo okoli trideset tisoč pomorščakov s končano pomorsko fakulteto, ki znajo upravljati ladje. Ladje so vse večje in hitrejše in vedno bolj avtomatizirane. Včasih je zadoščala srednja pomorska šola, danes je nujna fakulteta izobrazba.«

Fakultete za pomorstvo so v svetu redkost. Italija, ki je polotok, ima vojaške akademije, kjer se izobražujejo pomorci, nima pa civilne fakultete za pomorstvo.

Dekanja smisel svoje fakultete utemeljuje z dejstvom, da je Slovenija upoštevanja vredna pomorska država. Kontinentalni značaj, ki gospoduje nad njo, je samo stvar pogleda.

»Imamo ladjarje, dobro opremljeno mednarodno pristanišče, marine, več kot tisoč podjetij, ki se ukvarjajo z izdelovanjem komponent za pomorsko industrijo. Imamo generacije izšolanih pomorcev. S področja navtike in pomorstva imamo 25 do 30 diplomantov na leto. Tudi če bi se vsi vkrcali na ladje in delali mornariško kariero, bi bilo na naših ladjah še vedno premalo kadrov.«

Ob vseh podnebnih spremembah se spreminjajo tudi veliko bolj nepremakljive stvari. Fakulteta za pomorstvo nima dekana, ampak dekanjo. Tudi med študenti je veliko študentk. Dovolj za veslaško ekipo kuterja, ki je švigel po odprttem morju. Pomorstvo ni več samo moški poklic. Za kapitanke dolge plovbe se šolajo dekleta. Tako kot večina študentov in študentk sploh ne prihajajo z obale, ampak iz Srednje Evrope.

Ivana Vitomir je doma iz Trbovelj, Urška Haznadar pa z vasi na Pohorju. Obe končujeta tretji letnik. V Piranskem zalivu razmišljata o ladjah, ki plujejo ob Avstraliji.

»Morje me je vleklo, odkar vem zase,« je rekla Ivana. »Od nekdaj sem hotela biti pomorščakinja. Imam načrt. Čim hitreje in s čim boljšimi ocenami bom naredila fakulteto. Opraviti hočem magisterij, doktorat, narediti častniški izpit in nekaj let pluti na tovornih ladjah. Kadet, tretji častnik,



Posadka policijskega čolna P111 med nadzorom državne meje

je drugih organizmov, ki so posebni in enkratni. Goli polži, črvi, alge, organizmi, ki se selijo proti severu zaradi globalnih klimatskih sprememb, travniki podmorskih alg, leščurji. Na leščurju v homogenem okolju morskega travnika najdete trideset do petdeset vrst organizmov, od alg do živali. To privablja druge živali in tvori majhen morski greben.«

Morje kot metafora svobode

Morska biološka postaja je v Piranu tik ob hotelu Bernardin. Na drugi strani hotela morje spet postane neskončno.

»Največja prednost morja je, da nima mej,« je pred čolnarno na obali rekla dekanja Fakultete za pomorstvo in promet Elen Twrdy. »Tudi ambicije

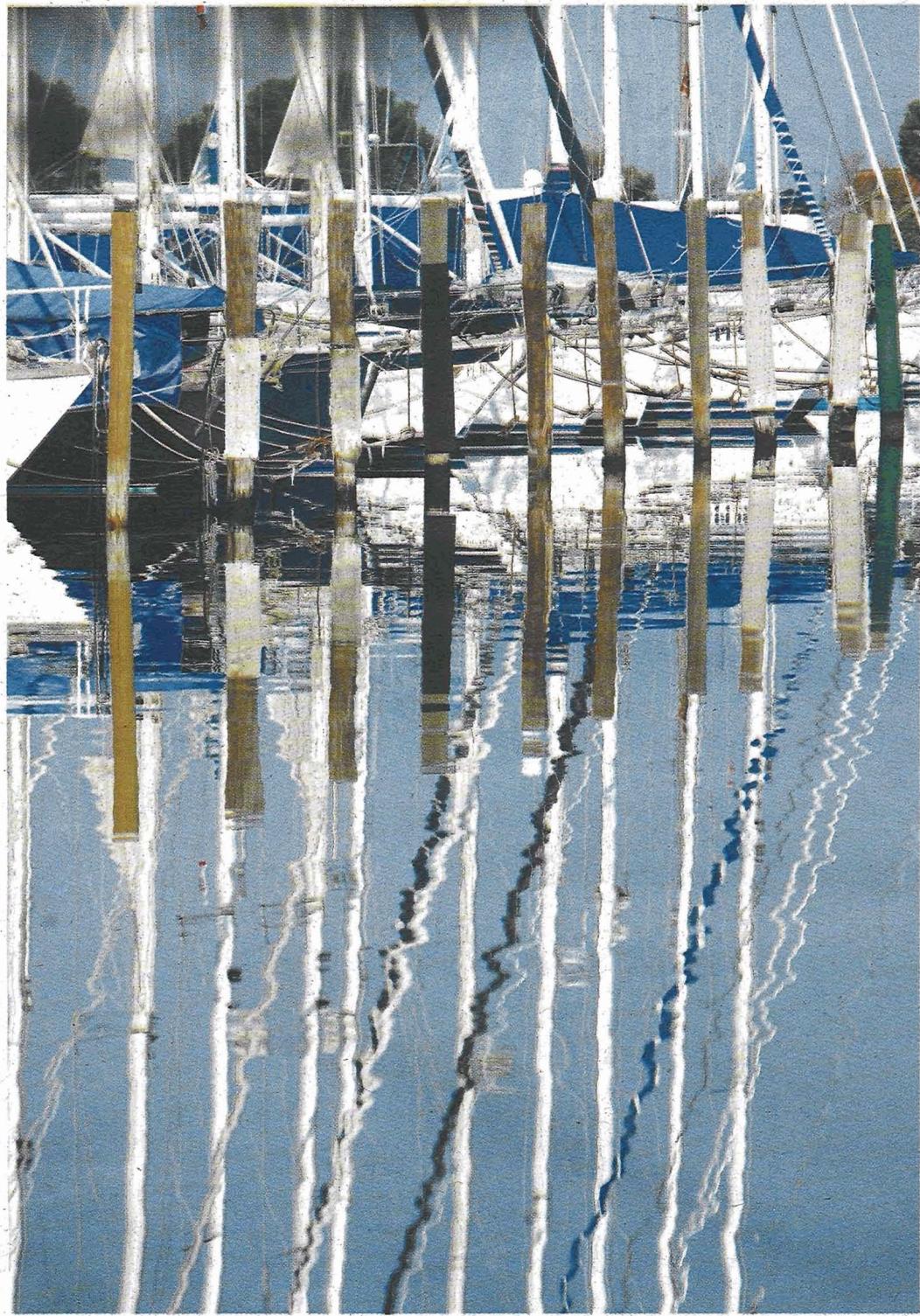
drugi častnik, kapitan. Šla bom na ladjo za razsuti tovor. To bo moja kariera. Prej ali slej bom kapitanka dolge plovbe. Čim prej.«

Urška je prikimala. Uči se morske veštine, elektroniko, strojništvo, pomorsko pravo. Pripravlja se, da bo eno leto kadet na tovorni ladji. To je prvi pogoj, da opravi častniški izpit. Kapitanka dolge plovbe ni nemogoč poklic. Eni Slovenki je v nekaj letih to že uspelo.

»Ampak zakaj prav morje?« sem vprašal.

»Svoboda?« je odgovorila.

Morje kot metafora svobode. Ne zveni slabo. Še posebej, če se ti v glavi svetliki Tih ocean.



V portoroški marini je privezanih dvesto milijonov evrov.

Ljubitelji in njihove ladje

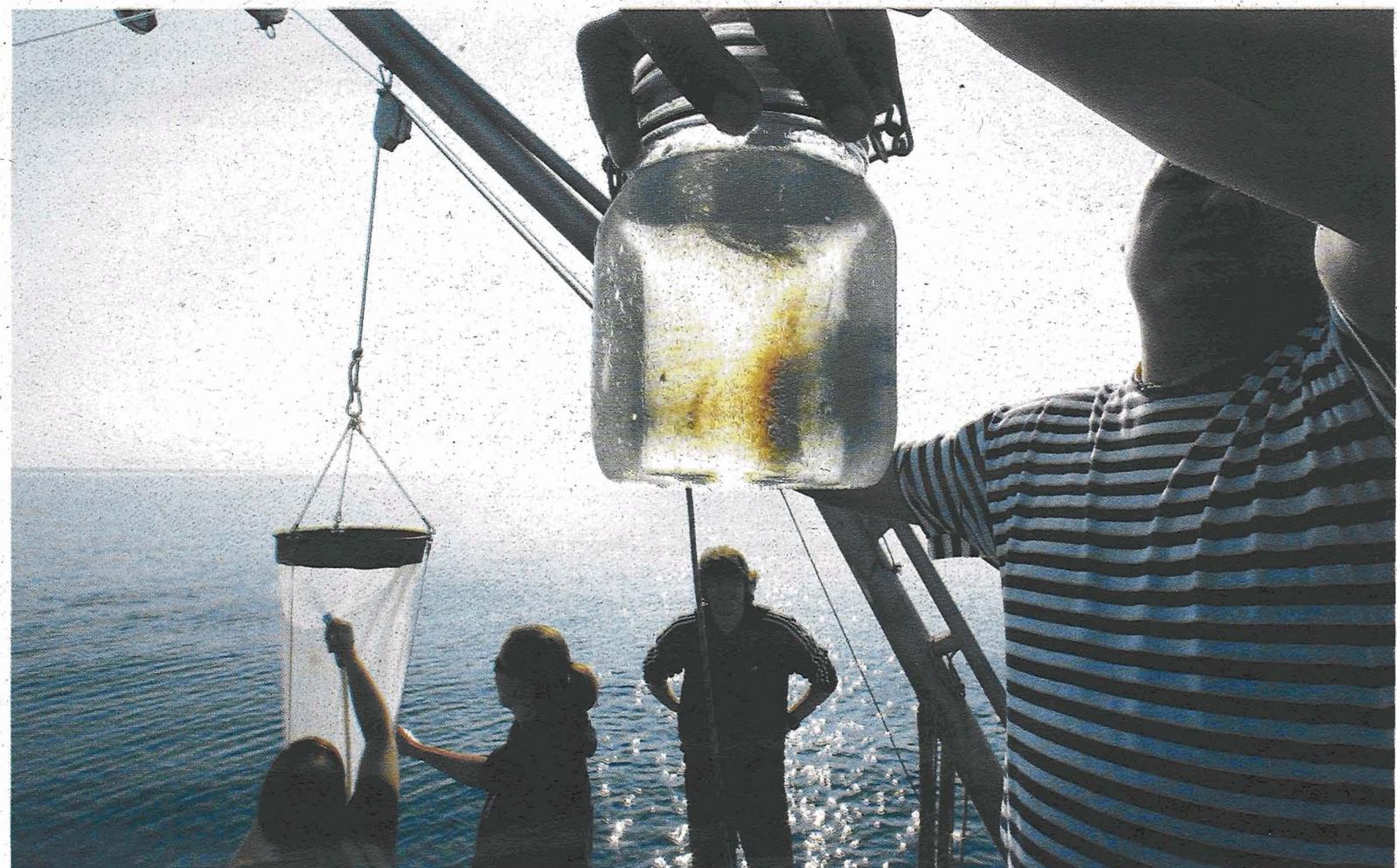
Dva ali tri kilometre naprej se v glavah tudi svetlika morje. Le da praviloma ne seže prav hudo dlje od Savudrije. V marini v Luciji je parkirano največje slovensko ladjevje. Upravitelj pristana Tomi se je namernil, da ladje, za katere skrbi, nišo parkirane, ampak privezane. To je impresivno ladjevje.

»V marini imamo šeststo sedemdeset bark, če je povprečna vrednost tristo tisoč evrov, je tukaj privezanih dvesto milijonov evrov,« je na hitro izračunal predsednik uprave marine Marjan Božnik. Podobno je v marini v Izoli. Ob vikendih in med počitnicami se število pomorščakov na obali poveča za nekaj tisoč. Lokacija je idealna. Lastnik jahte iz Ljubljane, ki je več jadralec, je rekel, da sede v avto, ga parkira, vrže potovalko na krov in v eni uri je na morju. Ampak koliko ljudi, ki imajo jahte, to zares počne?

»Ljudje so dveh kategorij. Eni so trendovski, ker je imeti barko in. Drugi so navdušenci. V marini je deset odstotkov gostov, ki od aprila do oktobra ves prosti čas preživijo na barki. Kakšnih dvajset odstotkov je takšnih, ki jim za barke sploh ni mar, imajo jih zgolj kot statusni simbol. Samo da pokažejo, tisto je pa moja barka. Vmes so ljubitelji. Sam se ž navtiko ukvarjam devetintrideset let. Če nisem bil zadržan poslovno, sem vse vikende v letu preživel na barki. Takšnih je malo. Morda trije ali štiri. Kakšen odstotek je tukaj od aprila do prvega novembra. Povprečna doba bivanja na barki pa se giblje od petnajst do dvajset dni na leto.

Barka je hitro vredna dvesto ali tristo tisoč evrov, k temu je treba prištetи dvanajst do petnajst tisoč za letno vzdrževanje. To je iracionalna zgodba. Barka je najmanj potrebna stvar na svetu. Ko imaš vse zagotovljeno, je to metanje denarja v črno luknjo. Za ljudi, ki se z njo zares sputujejo na morje, pa je najlepša stvar, ki se jim zgodi v vsem letu.«

Veselja in odvečnega denarja je dovolj, da bi se marina rada razširila na odprt morje in zgradila sto petdeset novih prvezov za barke, daljše od petnajst metrov.



Pregled razmer v morju na raziskovalni ladji Morske biološke postaje

Poveljnik policijskega čolna P111 Kristjan Tomač vozi barko, ki je štiri metre krajsa od najdaljše jahte v marini.

»Lastniki jadrnic in čolnov v marinah nimajo več kot mesec dni dopusta. V tem času si ne morejo nabrat večin, ki so potrebne za varno plovbo,« je rekel, ko je njegova modra barka plula mimo marine. Pomorska policija varuje državno mejo, najpogosteje pa se ukvarja z reševanjem pomorščakov, ki so precenili svoje sposobnosti, z jaht. »Naše morje zahteva veliko večin, ker se vreme lahko zelo hitro ujezi. Zapiba močna tramontana in valovi so lahko zares impresivni. Dvajsetmetrski čoln je velika stvar. Brez izkušenj je z njim težko pluti.«

Vendar nevarnost ni zares tako velika. Večina jaht ima podoben status kot prikolice v bližnjem počitniškem kampu. Varno so privezane in se nikoli ne premaknejo prav daleč.

Na Novi Zelandiji nisem bil

Le dober kilometer stran v ladje ne mečejo denarja, ampak poskušajo z njimi zaslužiti po petdeset tisoč dolarjev na dan. Splošna plovba ima dvaindvajset od skoraj tridesetih slovenskih čeoceanjskih tovornih ladij in je največji ladjar v tem morju. Ladja pa tukaj skoraj ne vidijo. Plujejo po vsem svetu in v pristaniščih iščejo tovor. Predsednik uprave Egon Bandelj je te dni zaskrbljen.

»Pri nas lahko poslovanje v enem letu niha za 400 odstotkov. Z ladjo, s katero smo pred tremi leti služili po petdeset tisoč dolarjev na dan, zdaj služimo po deset tisoč. Zaradi krize je veliko praznih ladij, ki po svetu iščejo tovor. Indeks, po katerem se meri cena, je bil majha lani na 11.000 točkah, v decembri je padel na šeststo. Voznine so bile tako nizke, da se je veliko ladjarjev odločilo, da ladje raje privežejo. Zdaj je po svetu privezanih okoli 400 kontejnerskih ladij, do konca leta jih bo že tisoč.«

Kriza občuti nekoliko manj, ker njegove ladje vozijo razsuti tovor, vendar črte na vseh grafih strmoglavu padajo. Rešujejo ga večletne pogodbe, ki vsaj za nekaj časa zagotavljajo stalen dohodek.

Splošne plovbe. Zdaj je predsednik Združenja poveljnikov in upraviteljev v pomorskom prometu.

Ko sva se pogovarjala, je radio poročal o tem, kako so pri Adnu ameriški ostrostrelci ubili tri pirate, ki so zajeli kapitana ladje Maersk Alabama.

»Piratstvo je zdaj velik biznis,« je rekel. »Ampak s pirati smo imeli v Indiji posla že v sedemdesetih letih. Povzpel so se na krov z mačetami, pobrali denar, ure in nakit, kar je pač kdo imel. Vendar so bili to bolj pomorski tatovi, ki smo jih odganjali z vodnimi curki ali jim vrgli molotovko na čoln, da so se razbežali. Na Sumatri pa so imeli izobčenci hitre čolne in avtomatske puške. Z njimi je morala opraviti indonezijska vojska.«

Rekel je, da so pirati iz Somalije druge vrste. So dobro pripravljeni in oboroženi in imajo hitre čolne. Močni so, kjer nimajo kaj izgubiti. Tudi če izgubi življenje, bodo njegovi tovariši na obali poskrbeli za njegovo družino.

»Aden je bil dobro pristanišče. Morje je tam veliko, veliko pa je tudi ladij. Plujejo po koridorjih, ker je proti Rdečemu morju veliko čeri. Pirat ima na svojem čolnu ugrez en meter, ladja pa vsaj dvanajst metrov. Tovorna ladja ne more manevrirati. To so krepki možje, vržejo dve vrvi, skočijo na ladjo z brzostrelko. Kaj boste naredili? Ga polili z gasilsko cevjo? Ubil vas bo. Na ladji ni oborožitve. Čoln lahko poskuša odriniti s svojim valom, drugače te zajamejo brez problemov. Na morju se tega ne da rešiti. Problem piratstva rešuješ s stabilizacijo razmer na obali.«

Zvenelo je skoraj vsakdanje.

Od leta 1991 je plul na slovenskih ladjah, vendar nikoli pod slovensko zastavo.

»Jugoslovansko zastavo smo sneli in potem so se vile Saint Vincent, Antigua in Barbuda, Marshalovi otoki, Liberija.« V tujini so jih registrirali, da ne bi padle pod jugoslovansko dedičino, v tujini so jih ohranili, ker so tako plače mornarjev dvakrat nižje. Z novim davkom na tonao se bo finančni položaj ladjarjev nekoliko izboljšal, vendar bodo zastave še vedno zastave ugodnosti, kakor pravijo zastavam, pod katerimi pluje dve tretjini svetovnih ladij. »Ampak naše pomorstvo

»Mi smo največji prevoznik granita iz Indije na Kitajsko. Tam imamo redno linijo. Nazaj pa vozimo projektné tovore iz Kitajske, Koreje in Japonske.«

Kapitanu dolge plovbe Giorgiu Ribariču se ta podatek ni zdel nič posebnega. Saj vsi vedo, da Slovenija prepelje ves indijski granit na Kitajsko. To je dolga tradicija.

Nekaj časa je molčal, ko sem ga vprašal, po katerih morjih je plul. »Na Novi Zelandiji nikoli nisem bil,« je rekel z obžalovanjem. Povsod drugod pa je bil. Leta 1973 je naredil poročniški izpit, na petek, 13. oktobra 1980 je kot kapitan prvič dobil v roke ladjo Postojna. Potem je bil poveljnik na Celju, Mariboru, Izoli, Novi Gorici, Triglavu, novi Izoli. Vse profesionalno življenje je preživel na ladjah

je sijajno, veste,« je rekel kapitan. »Ni važno, pod katero zastavo plujete, važno je, kje je sedež družbe. Lucija in Izola sta dobili priznanje ameriške obalne straže, da sta med petdesetimi najboljšimi ladji, ki so priplutev v Ameriko. Z Orosjo sem šeststo milj plul do Nankina po Jangcejangu. Po Amazonki pa z Bledom do Manaos, ki je sedemsto petdeset milj od ustja reke. Enkrat sem šel iz Tacome v državi Washington na Japonsko. Od Havajev gor je bila strašna nevihta. Valovi so bili visoki šestnajst metrov. Ko si z vala padel v dolino, skoraj nisi videl jamborov. Med Koprom in Portorožem so zrasle generacije odličnih pomorščakov.«

Ko je pokazal, kako se petdesetisočtonska ladja pripelje v koprsko pristanišče, se je zdela misel, da je morje majhno, res čudna.