

Jūra. Sapnai ir gyvenimas

Pirmą kartą įsėdau į jachtą būdamas trylikos ar keturiolikos metų. Dabar gerai neprisimenu. Tuo metu aš užsiiminėjau akademiniu irklavimu, o draugai-būriuotojai pasikviesdavo mane kartu plaukti varžybose kai pūsdavo stipresnis vėjas, nes buvau sunkesnis ir pakankamai tvirtas. Esant stipresniam vėjui burlaiviai ne tik greičiau plaukia, bet ir labiau svyra ant šono. Mažoms lengvoms jachtužėms labai svarbu, kad įgula galėtų atsverti jų palinkimą savo svoriu. Jei būčiau pabandęs būriuoti prie silpnų vėjų, greičiausiai nebūčiau susižavėjęs šiuo užsiėmimu. Niekad nemėgau nejudrios aplinkos, todėl ir nepamėgau žvejybos ar šachmatų. Būrių trauka, linkstantis nuo vėjo rangoutas (stiebas ir jo tvirtinimas), skrodžiamų bangų purslai, nugalėtojo dvasia, mažos gudrybės, sėkmė, nuojauta, baimė – šis mišinys verčia žmones vėl ir vėl pabandyti pakartoti tai – plaukimą su buriniu laivu.

Būriavimas yra geras tuo, kad amžius nėra svarbiausia. “Jei neužtenka jėgos rankose patraukti virvei, gali pasikabinti papildomą bloką (skriemulys, pailginantis virvės traukimo kelią, bet padidinantis jėgą)” – pasakė vienas iš būriuotojų autoritetų. Dvidešimt šešerių prieš mano akis vėl iškilo burlaiviai, kaip baltos gulgės, kaip nepasiekiamas svajonė. Nuo tada rimtai “susirgau” būriavimu ir dabar turiu ne tik kapitono diplomą bet ir galimybę būriuoti jūroje. Julius Šalkauskas (entuziastas, išsaugojęs šią savybę ligi šiol) mokė mane Trakuose, Algis Kačiulis (mano pirmas kapitonas Trakuose) patikėjo seną “Solingą”, Osvaldas Kubiliūnas (Lietuvos būriavimo patriarchas. Lenkai būriuotojai jį vadino “krul žmudzinov” – žemaičių karaliumi) išvedė į jūrą, Vilius Lapėnas (pirmo būriavimo vadovėlio vaikams autorius kartu su Osvaldu) pridėjo išminties, Steponas Kudzevičius (“Lietuvos” jachtos kapitonas) pamokė užsispyrimo.

Būriavau su įvairių klasių jachtomis, kol neatėjo “Andropovo” laikai. Šis sovietų “caras”, buvęs KGB vadas, buvo griežtas ir uždraudė ne tik alkoholį, bet ir Jachtklubus. Liepė juos išformuoti, personalą paleisti o jachtas išparduoti. Lietuviai nepakluso šiam nurodymui. Jachtų neišpardavė. Kai kurias perrašė į gamybinių įmonių balansus, kai kurias paliko visuomeninės Žalgirio sporto draugijos balansuose. Nė viena jachta neišvažiavo iš Lietuvos. Tuo tarpu kaimynai latviai, pasižymėję uolumu dar socialistinės revoliucijos laikais, ėmė uoliai vykdyti naują parėdymą. Taip 1989-ais metais su dar dviem “Lietuvos” jachtos įgulos nariais dizaineriu Sigitu Šniru ir autolenktynininku Aurelijumi Glosu įsigijome nusipirkome Rygos jachtklubo “Matros” jachtą “Kasatka” ir atsivežėme ją į Trakus. Tuo metu tai buvo turbūt pirmą kartą privati jachta Lietuvoje. Būriuotojai stebėjosi, kad mes sumokėjome už laivą tiek, kiek kainavo lengvasis automobilis, nes buvo įprasta pirkti senas jachtas už jų kylių metalo svorio įkainius juodojo metalo supirktuvėse. Niekas tada nevertino laivų. Tik dabar Donato Plumpos posakis, kad tai “ne ubagų sportas”, tapo suprantamas visiems. Tada tai buvo niekieno nuosavybė.

Jachta buvo gera ir greita. Jos ilgis buvo 24-ios pėdos (7.20 metro). Atlikę pirmą darbą – nutrynę kirilica užrašytą pavadinimą ir pervardinę laivą vardu “Savas”, jau tais pačiais metais nusivežėme ją į Klaipėdą ir išplaukėme pirmą kartą į jūrą. Tada plaukėme į atvirą Lenkijos čempionatą į Gdynią (120 jūrmylių arba 222 kilometrai nuo Klaipėdos). Dalyvavome XXII-oje Kuršių Marių regatoje. Tačiau tolimų jūrinių kelionių romantika traukė mus toliau. Jau 1990 metais, gavę Danijos vizas Maskvoje, išplaukėme į Daniją. Buvome drastiški ir jauni. Pirmą kartą gyvenime Klaipėdos jachtklubo direktorius Marius Eidukevičius išleido į jūrą du mažesnius nei 10 metrų ilgio laivus. Be variklių, su varganomis saugos ir navigacijos priemonėmis (turėjome kompasą ir radijo švyturių pelengatorių) ir minimalia jūrinio būriavimo patirtimi. Po pasienio ir muitinės patikrinimo mūsų kapitono Lino Tamkvaičio (būriavimo federacijos pirmininko) parėdymu uoste nuplėšėm nuo būrių sovietinius atpažinimo ženklus. Rusų automatininkai bokšteliuose labai įtartinais stebėjo. Drebo kinkos ir man pačiam, kad nueis perniek visos kelionės organizavimo pastangos. Tačiau laikai keitėsi ir niekas

mūsų stabdyti nedrįso. Prasidėjo laisvesnio išplaukimo į jūrą era. Krito geležinė uždanga, saugojusi sovietinės Lietuvos žmonių protus nuo demokratijos užkrato. Išplaukėme į Daniją ieškoti ryšių su būriuotojais, kad suvienodinti varžybų pravedimo reikalavimus, dalyvauti bendruose renginiuose.

Penkias dienas mes plaukėme iki mūsų kelionės tikslo uosto – Kalundborgo, kuris randasi vakarinėje Zelandijos salos dalyje. Išauklėti policinėje valstybėje, krate pareikalavome policijos. Labai nustebome, kai mums atsakė, kad policija savaitgaliais nedirba ir, jei mes norime, ateis pirmadienį. Mes negalėjome grįžti namo be Daniško antspaudo, tad pirmadienį dar kartą išsikvietėme policiją, kuri mums paaiškino, kad tai nėra būtina ir kad mes galime plaukti ten, kur panorėję. Tai buvo nuostabos ir svarstymų tą dieną. Kokį uostą dar aplankyti. Juk visas pasaulis nematytas. Taigi, patraukėme į Kopenhagą. Praplaukėme pro dekoratyvinę Karaliaus rezidencijos apsaugą. Apsistojom Kristijanijos rajono krantinėse (tai senas Kopenhagos rajonas, kuris buvo skirtas nugriovimui, tačiau vietinė hipių ir narkomanų komuna okupavo namus ir atsisakė iš jų išsikelti. Taip Kristijanija išliko iki šių dienų). Plaukdami atgal sustojome Kristianseno saloje priklausančioje Danijai. Tai dviejų futbolo aikščių dydžio sala į šiaurės rytus nuo Bornholmo. XVII amžiuje ji buvo paversta neprieinama tvirtove. Tačiau, deja, niekas jos nepuolė (tai grynas akmuo be gėlo vandens šaltinių). Todėl XIX šimtmetyje joje buvo įrengtas kalėjimas, o dabar tai turistų meka. Vienintelis kelias ją pasiekti – vandens kelias. Senovę menantys įtvirtinimai pritraukia daug turistų, kurie ir yra vienintelis pragyvenimo šaltinis tenai gyvenantiems 128-iesiems žmonėms.

Taip atsidarė kelias į jūrą. Dabar kiekvienais metais aš su žmona Zita plaukiu atostogauti į Baltijos jūros šalis. Nelankyta liko tik Vokietija (iki pernai metų tam buvo reikalingos vizos). Matėme visko: ir varginančių štilių (nėra vėjo) ir audrų, kai negalima atsisukti į vėją, nes užima kvėpavimą ir akis užpila vandens paviršiumi pustomi pūslai. Nuostabių saulėlydžių, saulėtekių, nepramušamo šviniio dangaus, visiškos tamsos, kai nesimato ištiestos rankos. Atrodo, lyg būtum naktį užsiklojęs antklode. Šiaip naktį jūroje pakankamai šviesu. Puikiai matosi horizontas ir bangos. Tik iš kranto jūra naktį atrodo tamsi ir nejauki. Kaip ir krantas iš jūros pusės. Ir audros tenai atrodo ne tokios grėsmingos. Net 7-ių balų audros metu nuleidus bures ir atsigulus į dreifą viduje gali jaustis saugiai ir tyliai. Prie 8-ių balų vėjo dreifo metu jau reikalingas plaukiantis inkaras – tai parašiuotas, įmestas į vandenį. Jis prilaiko lavą išilginės ašies kryptimi į bangas, nes bangos lūžta gana ženkliai ir gali netikėtai stipriai blokti laivą, jei jis papuolė šonu į bangą. Yra įprasta juokauti: padalink pasakotojo matytų bangų aukštį iš dviejų ir žinosi, kokio dydžio buvo bangos. Baltijos jūroje bangos retai būna didesnės, nei trys metrai. Devynių ir daugiau balų audros vasarą irgi labai retos. Taigi, kai vėjo stiprumas yra 4-6 balai, arba 8-12 metrų per sekundę, tai yra puikiausias oras būriuoti. Prie stipresnio vėjo jau reikia mažinti burių plotą (rifuoti) ir plaukimas tampa šlapiu ir varginančiu. Ypač tai pavojinga prie nežinomų krantų. Sena gera jūrinė praktika sako: jei tave ištiko audra, traukis kuo toliau nuo kranto. Ten ir bangos lygesnės bei tyko mažiau pavojų, kad vėjui dar sustiprėjus, laivą gali nublokšti nepageidaujama kryptimi arba jį sudaužyti į molus uosto vartuose. Šiuo atžvilgiu Klaipėdos įėjimas yra labai pavojingas. Prie stipresnio vėjo tenai susidaro aukštos haotiškos bangos, kurios gali lengvai apsukti mažą laivelį, užgesinti jo greitį ir paversti jį nevaldomu arba blokti į bangolaužius.

Nemažai laivų yra paskendę prie uosto vartų. Vartus įžiūrėti labai sunku. Abu metalo konstrukcijų bokšteliai, kurie žymi vartus ir turi būti žalios ir raudonos spalvos, nuo rūdžių įgavo vienodai rudai rusvą spalvą. Nakties metu vartus pamatyti dar sunkiau. Jų skiriamosios šviesos labai silpnos ir paskęsta miesto šviesų jūroje. Naktį Klaipėdos įėjimas atrodo labai nesvetingai. Ne taip, kaip kitų Baltijos miestų uostai, kurių šviesas gali lengvai atskirti naktį, o dienos metu [uosto vartų molai \(bangolaužiai\)](#) puikiai matosi, nes yra nudažyti fosforensuojančiais ryškiais dažais. Ilgą laiką prie šiaurinio molo nuskendęs Vokiečių laivas, gabenęs metalą, buvo vienintelis geras orientyras, nes

buvo nudažytas baltai ir nesusiliejo su žeme, kaip kad susilieja betoniniai bangolaužių luitai. Deja, dabar ir tą orientyrą sunaikino, nes nuplovė viršutinę laivo dalį palikę pavojingai riogsoti giliai įsisiurbusią į smėlį povandeninę nematomą jo dalį.

Nors Lietuva ir ne jūrinė valstybė, tai dar nereikia, kad joje nėra jūrinį išsilavinimą ir jūrinį garbės kodeksą turinčių žmonių. Netgi būriavime kapitono licencijos įgijimui reikalingi minimum 6 mokymosi ir praktikos metai. Per šį laiką atkrenta laikinai jūra susižavėję žmonės. Jūra išplauna iš žmonių “smėlį”. Lieka tik tvirtos žmogiškosios frakcijos. Todėl su jūra susiję žmonės turi sustiprintą orumo supratimą, ypatingą duoto žodžio stiprumą. Tai maža komuna Lietuvos visuomenėje. Joje retai pasirašomos rašytinės sutartys. Labai paplitusi yra taip vadinama “kinietiška” sutartis. Jos esmė yra sekanti: jei netikima susitarimu tarp žmonių ir prašoma pasirašyti sutartį raštu, vadinasi susitarimas yra nelygiavertis ir viena pusė nori apgauti kitą. Todėl gera jūrinė praktika sako: nežadėk to, ko nesiruoši įvykdyti; jei ką nors pažadi, tai vadinasi sąlygos tau yra naudingos ir negali po to jų keisti. Sakykim laivas patyrė avariją ir kitas laivas atsiliepė į pagalbos šauksmą. Pirmas jūros įstatymas – gelbėti žmones. Tokiu atveju bloguojančio laivo įgula perkeliama į laivą-gelbėtoją. Tačiau krovinio gelbėjimas – susitarimo reikalas. Jei derybų metu gelbėtojas žodžiu sutinka gelbėti krovinį už dalinę arba visą jo vertę, tas susitarimas vykdomas krante po išgelbėjimo. Nors išgelbėto krovinio įgula dažniausiai nėra krovinio savininke, skaitoma, kad jos žodis yra lemiamas krovinio likime ir tik jie gali nuspręsti gelbėtis, ar kartu pasirūpinti kroviniu ir tuo būdu išgelbėti jo dalį savininkui.

Kaip dažnai kelyje gali matyti vaizdą, kai sugedusio automobilio savininkas ilgai ir nesėkmingai bando sustabdyti kitus automobilius. To niekada nebūna jūroje. Aš girdėjau pasakojimų, kai net dideli jūriniai laivai, paprašyti būriuotojų, sumažindavo greitį, kad numestų pakelį cigarečių. Jau nekalbant apie gyvybės gelbėjimo prašymą. Jis negali būti atmetas, nes vienintelis toks kaltinimas laivo kapitoniui reiškia jo licencijos dalinį arba visišką praradimą. Ši taisyklė paisoma tvirčiau net už medikų duodamą Hipokrato priesaiką. Pats buvau liudininku, kai vaikų gydytoja naktį nepakilo aukštu aukščiau, kad padėtų sergančiam vaikui ir ramiai sau gyvena lig šiolei. Toks poelgis netoleruojamas jūroje. Kapitonas laive – tai dievo vietininkas. Jis gali sutuokti, pasirašyti mirties liudijimą, užregistruoti vaiko gimimą. Nuo jo sprendimo priklauso gyvybės ir mirties klausimai. Ši tradicija tęsiasi nuo senų senovės. Kaip ir daugelis kitų, jau nekalbant apie kalbos žargoną. Daugelis jūrinių terminų yra kilę iš vokiškai-olandiško žodžių mišinio, kuris ir dabar yra vartojamas visose pasaulio kalbose. Todėl yra lengva suprasti jūrinius terminus ir nežinant kalbos, kuria kalba juos vartojantis. Pasaulio šalių, atstumo mato vienetų pavadinimai greitai leis įsitikinti žmogaus priklausomybę jūrinei visuomenei. Pagarba valstybingumo simboliams – taip pat.

Danijoje ir Švedijoje dažnas atkreips dėmesį į tai, kad prie kiekvieno namo yra pastatytas flag-štokas (aukštas stiebas) su plazdančia šalies vėliava. Tai jūrinių valstybių tradicijų liekana, kilusi iš laivybos tradicijų. To nepamatysi Lietuvoje. Lietuva niekad nebuvo jūrine valstybe ir neturi tokių tradicijų. Tik laivuose valstybinė vėliava pakeliama saulei tekant ir nuleidžiama jai leidžiantis. Buvau sutikęs seną daną, kuris kiekvieną rytą atvažiuodavo į jachtklubą su dviračiu ryte tam, kad pakelti savo laive valstybinę vėliavą ir vakare tam, kad ją nuleisti. Laiko švaistymas, pasakytume. Tačiau negalime savo matu matuoti kitas tradicijas ir kitas šaknis turinčių tautų. Galiu pasakyti, kodėl jie taip elgiasi – jie didžiuojasi būdami tos valstybės piliečiais. Tai gerbtina socialinio išsivystymo pakopa. Mes vis dar sergam sovietiniu kosmopolitiškumu. O tai yra žmogiškumo ir atskiro individo pagarbos nuvertinimas. Šios politikos destruktinis efektas padėjo komunistams skatinti nutautėjimą. Pasekmes mes žinome. Jas gerai iliustruoja kadaise populiaraus šlagerio žodžiai: mano adresas ne namas ir ne gatvė – mano adresas tarybų sąjunga. Toks teritorijos apibrėžimas už kurią yra atsakingas vienas

žmogus reiškia, kad jis už nieką neatsakingas. Štai iš kur Lietuvos miestuose šalia namų vietoj flagštokų su vėliavom riogso iš šiukšlių konteinerių iškritusios šiukšlės.

Dažnas klausia: o kokia kelionė buvo pati įsimintiniausia. Deja,- visos. Jos visos yra tiek skirtingos ir įsimintinos, kad nuvertinti nors vienos pasakydamas, kad ji buvo nuobodi, tikrai negalėčiau. Tačiau koks pasakojimas nepaminint nei vienos. Taigi: pernai dviese su žmona atlikom nuostabią kelionę - perplaukėme visą Švediją vandens keliu iš rytų į vakarus. Šis kelias vadinamas Gote kanalu ir buvo pastatytas 1836 metais. Tiksliau Gote kanalas eina tik iki vidurio Švedijos – nuo Mem-o per Motalos miestą ant Vaten-o ežero kranto ir toliau per laukinio grožio Viken-o ežerą iki Sjotorpo ant Vatern-o ežero kranto. Perplaukus ežerą prasideda naujesnis Trolio kanalas, kuris baigiasi Goteborgo miestu ant Kategato sąsiaurio kranto. Viso 65 šliuzai, kurie pakelia laivus į 91 metro aukštį virš jūros lygio ir vėl juos nuleidžia žemyn. Viso šio grandiozinio inžinerinio įrenginio ilgis apie 300 kilometrų ir jis veikia nepriekaištingai tiksliai per visus šiuos beveik 200 metų. Tiesa, rankinius šliuzų mechanizmus pakeitė elektriniai. Nors keliose vietose šliuzų vartai vis dar atidaromi ir uždaromi rankomis.

Visa kelionė truko 21-ą dieną įskaitant ir 6 dienas, kurias turėjome praleisti uostuose dėl audrų. Per šį laiko tarpą mes nuplaukėme 1'800 kilometrų, o paskutinius 740 km iš Goteborgo į Klaipėdą plaukėme 4 paras be sustojimo, nes skubėjome į XXXII-os Kuršių Marių regatos pradžią.

Lietuvoje yra tiek mažai jūroje būriuojančių jachtų, kad šį maršrutą mes praėjome tretį (gal kas ir plaukė dar prieš antrą pasaulinį karą, bet aš neturiu duomenų). Prieš tris metus juo ėjo jachta "Audra". Mes praplaukėme viena savaite vėliau, nei jachta "Taurus". Galiu pasakyti, kad jei Baltijos pajūrio miestuose Lietuvos vėliavą jau pažįsta, tai Švedijos gilumoje ji lig šiol priklauso egzotiškųjų tarpui. Ja stebisi taip pat, kaip stebėtusi kokios nors Afrikos šalies vėliava. Visur masė jachtų (Klaipėdos jachtklubas prilygtų 50-ies namų Švedijos kaimo jachtklubui). Tačiau būriuoja skandinavai prasčiau. Lietuviai prieš juos – tikri vikingai. Ten žmonės nepratę būriuoti naktį ir plaukia tik dienos metu nuo uosto iki uosto. Taip pat neplaukia per audras. Užpernai atėjęs prieš 7-ių balų audrą į Gotlandą sutikau linksmą švedų ekipažą, kuris pasakojo, kad per tą audrą du švedų jachtų ekipažai buvo nukelti nuo jachtų, o jachtos buvo paliktos jūroje. Linksmuoliai gėrė namuose darytą vyną, rūkė kažką linksminančio ir laukė geresnio oro plaukimui į Rygą.

Gotlandas – nuostabi sala. Joje randasi NATO bazė ir kelios gamyklos (kartu ir gamykla, kurioje 1973-iais metais buvo pagaminta ir mano dabartinė jachta – "Žydroji Paukštė"). Laukinė natūrali salos fauna – kiškiai ir ežiai. Mažoje saloje, kuri vadinasi Stora Karsio ir randasi prie vakarinio Gotlando kranto, gyvena ir peri nuostabūs paukščiai, kurie panašūs į pingvinus, bet skraido. Jie peri aukštuose salos skardžiuose ir patys išmeta apsiplunksnavusius jauniklius iš lizdų, kad tie išmuktų skraidyti. Nemažas šių paukščių kiekis salos prieigose byloja, kad daugumai jauniklių tai pasiseka. Seni žmonės pasakoja, kad prieškario laikais lietuviai nuplaukdavę į Gotlandą į šokių (epitetas, kad sala nėra taip toli, arba, kad lietuviai buvo puikūs jūreiviai), nors atstumas iki pietinio salos kyšulio yra 125 jūrmylės (231 km). Gotlando salos pavadinimas yra minimas ir 1990-ų metų Lietuvos nepriklausomybės atgavimo istorijoje. Mat Gotlande 1989 metais buvo pasirašytas Gotlando susitarimas, kad visos Lietuvos politinės jėgos sieks nepriklausomybės. Po juo tada pasirašė ir tuometiniai komunistų partijos ir jau veikusio Sąjūdžio veikėjai. Tada į Gotlandą dar iš sovietinės Klaipėdos išplaukė dvi jachtos "Nerija" (igula: Vincas Valinskas, Marius Eidukevičius ir Saulius Sabaliauskas, keleiviai: Vytautas Lanzbergis, p.Kudaba, p.Paleckis ...) ir "Ragana" (igula: Aidas Jurkonis, Arūnas Speičys, Matas Velička, keleiviai: Vidas Petkevičius, Saulius Bareikis, Algis Latėnas, Nijolė Gelžinytė, Idalija Krikščiūnaitytė). Kiti lietuvių politiniai veikėjai atplaukė keltu. Gotlando kaimelyje Ljugerne gyvenantys Jonas Pajaujys ir Eugenijus Budrys bei Stokholme

gyvenantis Fajetonas Čilinskas padėjo organizuoti Lietuvių Studijų savaitę, kurios metu ir buvo pasirašytas šis politinis dokumentas, surinkęs po savimi kompartijos ir Sąjūdžio veikėjų parašus.

Tačiau grįžkime į 1998 metus ir mūsų sustojimo Gotlando Herviko kaimelyje. Tada mes traukėme į Stokholmą – būriuotojų meką. Stokholmo arhipelagas (nesuskaičiuojama daugybė salelių su gyliu tarp jų iki 100 metrų) kažkada buvo kalnuota sausuma. Tačiau tektoninio Žemės aktyvumo laikotarpiu Rytinė Švedijos dalis nugrimzdo į jūrą ir dabar kalnų viršūnės ir yra tos mažos salelės. Aš pats išbandžiau – dviejų metrų atstume nuo uolos yra septyniolikos metrų gylio (arčiau priplaukti nediršau). Archipelagas yra mėgstama stokholmiečių poilsio vieta. Švedai dievina sustoti prie kyšančio iš vandens akmens ir ten leisti laiką (nelabai suprantamas įdomumas lietuviams). Salos taip klaidina, kad kelią galima surasti tik turint gerus planus (mes juos turėjome). Kitaip susigaudyti neįmanoma. Visom kryptimis zuja jachtos ir kateriai. Neįmanoma nustatyti pagrindinės krypties nei pagal vieno laivo kursą – jos nesudaro kryptingo srauto, kaip kad laivai, plaukiantys į uostą.

----- Kuršių Marios -----

Kuršių Marios nuo seno buvo aplinkinių gyventojų pragyvenimo šaltinis. Tauta, gyvenusi prie Marių vadinosi Kuršiais. Aš nedaug žinau apie ją. Žinau tik tai, kad kuršiai gyveno Neringos pusiasalyje ir rytinėse Kuršių Marių pakrantėse. Girdėjau, kad Neringoje buvę kuršių kaimai liko palaidoti po lakiu smėliu, kuris tenai taip pat pavojingas, kaip ir garsiaame Kobo Abės romane “Moteris smėlynuose”. Smėlis keliaudamas palaidoja visa, kas pasitaiko jo kelyje. Niekas dabar ir nerastų tų palaidotų kaimų. Tik ten, kur žmonės prisodino pušų, galima gyventi. Taip pušys apsaugo nuo smėlio Juodkrantę, Pervalką, Preilą ir Nidą. O ten, kur šių sodinių nėra (apie 10 km tarp Juodkrantės ir Pervalkos), tvyro žmonių rankų nepalietas lakiųjų smėlių plotas, po truputį žengiantis Marių link. Farvateris tarp Rotermano (raudonų plytų švyturys prie Pervalkos. Išvertus iš vokiečių kalbos – Raudonas Žmogus) ir Klaipėdos – giliausia Marių vieta tinkanti laivybai - eina prie pat kopų. Visa likusi Marių dalis į rytus nuo farvaterio yra labai sekli. Logiška manyti, kad kažkada ir Marios turėjo kitokią akvatoriją. Panašu, kad esamo farvaterio vieta – tai buvusi Nemuno vaga. Tektoninio Žemės plutos judėjimo išdavoje bei pakilus visuotinio vandenyno lygiui bei atsiradus Baltijos jūrai, atsirado ir Marios, arba bent jų šiaurinė dalis. Pietinė dalis yra gilesnė ir turi nuo 4 iki 6 metrų gylio. Tačiau ar pietinė dalis senesnė už šiaurinę, gali atsakyti gal mokslininkai. Iš savo patirties galiu pasakyti tik tiek, kad visas vakarinis marių dugnas į pietus nuo Juodkrantės yra tvirtai išgrįstas smėliu, kaip kokia asfalto danga. Farvateris kinta nedaug. Ir tai dėka dugno smėlio dangos ir vyraujančių vėjų. Kaip ne keista, vyraujanti vėjo kryptis mūsų pajūryje yra pietvakarių kryptis arba Saksų vėjas, pagal senovinius kuršių vėjų kryptių vardus. 1999 rudenį buvau sutikęs merginą vardu Dalia iš Plungės, “Vorusnėlės” ansamblio vadovę. Ji save kildina iš kuršių. Jos sudiktuoti kuršių vėjų pavadinimai pateikti žemiau paveiksliuke Nr.1.

Tą patį patvirtino ir žemaitis dailininkas Algimantas Švažas, juokais save vadinantis Žemaičių ambasadoriumi Dzūkijoje ir gyvenantis Pauosupės kaime. Jo sodyboje be visų kitų istorinių rakandų yra ir jūrinių daiktų kampelis – kuršio (Marių žvejybinis laivas) žuvų dėžės dangtis, inkaras, keli senoviniai mediniai blokai (skriemuliai) bei unikalus žeberklo antgalis, kuriuo dzūkai badė Ula ir Uosupiu neršti plaukusias lašišas, svėrusias iki 30 kilogramų. Žmonės nori būti skirtingais. Jie renka skirtingą informaciją, kad išsiskirtų iš kitų ir taip išsaugo labai daug žinių, nes kiekvienas žmogus tampa dalelyte skaitlingos armijos, saugančios tautos atmintį. Tokių nuostabiausių dalykų galima išgirsti. Kaip pavyzdžiui, nidiškis jachtos “Neringa” kapitonas Viktoras Golubovskis pasakojo, kad Nidos miestas iki 1956 metų išvis buvo ne miestas. Ten nebuvo nei vieno vietinio gyventojų, o tik karinis dalinys. Užėjus rusams 1940-ais metais, tenai gyvenę

vokiečiai pabėgo. Namai stovėjo tušti ištisus 16 metų. Taigi, visi Nidos senbuviai, tai žmonės, gyvenantys tenai ne ilgiau, nei 44 metus. Daugelis jų yra kilimo iš Jurbarko, Dzūkijos ir pajūrio krašto.

Jis taipogi saugoja ir vokiečio dovanotą knygutę su nuotraukom iš iki karinės Klaipėdos. Jose taip pat yra užfiksuoti ir to laiko buriniai žvejų laivai - kurėnai. Vienoje nuotraukoje jų tiek daug, kad nenorom peršasi mintis, jog tai regata. Tačiau regatų tais laikais aš nepamenu. Šiaip matyt turgaus dieną suplaukdavo gan skaitlinga žvejų flotilė, kuri atrodė išpūdingai: visi plaukia su burėm (varikliu tais laikais skurdūs žvejai neturėjo) lyg paisytų pagrindinio varžybų reikalavimo – pasiekti finišą naudojant tik vėjo jėgą.

Kurėnas pasižymi tuo, kad turi plokščią dugną – gali plaukioti labai sekiose vietose. Kaip ir burlaiviai, kurėnai turi šoninio pasipriešinimo plokštumas (šiuolaikinės jachtos falškilio atitikmuo). Šios plokštumos padarytos iš medžio ir paprastai nuleidžiamos į vandenį plaukiant su burėmis iš pavėjinio borto, kad laivelis nedreifuotų pavėjui, o plauktų nustatyta vairu kryptimi. Šie laivai yra pakankamai dideli (iki 12 metrų ilgio ir 3 su puse metrų pločio). Juose žvejai nakvodavo, kurdavo laužus šiltam maistui paruošti ir pasišildyti. Žodžiu, jie pilnai tiko gyvenimui žvejams išplaukus keleto dienų žvejybai.

Kurėnai yra tikri Kuršių Marių laivai. Laivų statybos aprašymai buvo išvežti po antro pasaulinio karo į Vokietiją. Skaitlingiausia vokiečių išeivių iš Neringos bendruomenė dabar gyvena Flensburge, kurio landšaftas labai primena mūsų pajūrį. Tenai ir yra aprašymai kažkokiame muziejuje. Žinau tik tiek, kad Kurėno statyba trukdavo lygiai 28-ias dienas. Pirmą dieną meistrams būdavo keliamas balius. Tik nuo antros dienos būdavo kimbama į darbą. Kurėno dugnas būdavo daromas iš 10-ies centimetrų storio pušinių lentų. Bortai – iš 5-ių centimetrų ažuolinių lentų, kurios būdavo specialiai lenkiamos ir pritvirtinamos viena prie kitos vinimis specialiai išskobus vertikale įėmą, kad vinis kabintų abi šonais suglaustas lentas. Kurėnų borto aukštis yra apie 80 centimetrų. To pakanka, plaukiojant mariomis. Kurėno variklis – viena, arba dvi gafelinės burės. Jei būdavo naudojamos dvi-buris variantas, priekinis stiebas (fokstiebis) būdavo trumpesnis, o pagrindinis stiebas (grotstiebis) – akštesnis (kaip škunose). Labai svarbus atstumas tarp stiebų. Keleto centimetrų paklaida reikšdavo tai, kad laivas bus sunkiai valdomas, neturės greičio ir neefektyviai plauks į vėją.

Neringos gyventojai gerai pažįsta Marias. Istorijos apie jaunus vyrus, išplaukusius ir negrižusius eina iš lupų į lūpas iš kartos į kartą. Jie žino, kokios jos klastingos ir yra geri gamtos stebėtojai. Vienas Nidiškis man pasakė: poryt bus audra. Kaip tu žinai, - aš paklausiau. Ogi paprastai – žiūrėk, iš jūros žuvėdros suskrido. Po dienos Lietuvos meteorologinis centras tikrai pranešė jūroje štorminį vėją. Nori tikėk, nori ne. Štormas Mariose atrodė išpūdingai. Kai palyginti mažame gylyje pradeda siausti jūrinis štorminis vėjas, gali pamatyti vaizdą, kurių nesutiksi atviroje jūroje. Bangos lūžta visu frontu nuo kranto iki kranto. Bangų aukštis įsisiūbuoja iki pusantro metro trijų metrų gylyje. Čia tai tikrai tinka posakis “dangus maišosi su žeme”. Arba tiksliau dugnas maišosi su vandens paviršiumi. Štai kodėl didesnės žuvys mariose labiau mėgsta pietinę, gilesnę Marių dalį, kuri prasideda iš karto už dabartinės Lietuvos valstybės sienos, einančios nuo Grapšto įlankos vidurio į Nemuno žiotis. Rusai akylai saugo šią sieną ir žvejams, norintiems riebesnio laimikio, tenka imtis mažų gudrybių. Jie plaukia tiesiai prie sienos, išmeta tinklus, o pamatę nuo rusų kranto atplaukiantį pasienio laivelį, skuba pasitraukti keletą dešimčių metrų į Lietuvos teritoriją. Tačiau vandenyje nėra nubrėžta sienų. Todėl ne vienam lengvatikiui teko būti nutemptam į Rusų kaimelį Rasytę (Rybačij) ir praleisti tenai kelias dienas areštuotiems. Dažniausiai trumpai palaikytieji būna paleidžiami be didesnių nuostolių.

Vienintelis rusų tikslas – rasti progą pasiskusti ir tuo pačiu pabendrauti su lietuviais, bei gauti “suvenyrų” – lietuviškų litų.

Ar žinote, kad ir po šiai dienai lietuviai buriuotojai savo žodyne naudoja lietuviškus Kuršių Marių rusų teritorijos gyvenviečių pavadinimus ? Gilija, Rasytė, Labguva ir t.t. Bet apie tai kitą kartą.

* * *