

1. Lietuvos Argonautai, arba 7-ios jūros per 6-ias savaites. I-a dalis. Kroatija-Albanija

1.1. Kodėl mes buriuojame



Lėktuvo kokpitas – jame telpa vienas žmogus.

Šiandien, 2009 metų lapkričio 10 dieną, kai sėdau rašyti kelionės prisiminimus, pietavau su dviem savo draugais aviatoriais. Iš kalbos išėjo klausimas, kada buriuotojai pradės skraidyti. Ir žinot ką jiems atsakiau? Ogi papasakojau savo paties pojūčius, kai teko buriuoti su Finu. Finas – tai puikus sportinis ketas¹. Greitai man šis laivas pabodo. Plauki vienas, kabi ant borto kaip mėsos gabalas ir nėra su kuo pasidalinti nei džiauogsmu, nei liūdesiu. Matomai esu labiau linkę į kolektyvizmą, nei į individualizmą. Dar daugiau. Kartą man teko pasiplaukioti motoriniu laivu (kateriu). Ačiū dievui, kad ežeras buvo nedidelis ir per 20 minučių mes jį perplaukėme skersai. Tad turėjome pilną moralinę teisę sustoti ir, kas svarbiausia, užgesinti variklį. Dėl triukšmingo

variklio garso plaukiant teko rėkti ir gerklė peršėjo jau po 20 minučių – jokio malonumo pasikalbėti.

Nieko neatsakiau aviatoriams, o viduje pagalvojau, kad atsakymas į klausimą “kada buriuotojai pradės skraidyti” matomai yra toks – “niekada”. Jei jau pradės skraidyti, tai greičiausiai, nebegrįš į buriavimą (pažįstu vieną tokį Klaipėdoje), o jei grįš – ilgainiui nustos skraidyti (tokių pažįstu daugiau, nei vieną).

Buriuotojus vienija bendrumas tarp žmonių. Štai dėl ko aš praėjau buriuoti. O buvo taip. Kartą Trakuose išplaukiau jachta į varžybas. Vėjas nurimo ir visi laivai bejėgiškai plūduriavo šalia vienas kito. Tačiau tarp laivų virė žodžių mūšis. Neturėdami ką veikti žmonės laidė sąmojus vienas kito atžvilgiu. Štai,- pagalvojau, - ta pragaro vieta, kurioje ir norėčiau pasilikti ilgesniam laikui. Ir likau. Jau veik 40 metų. Ir dar norėčiau truputį pabūti.



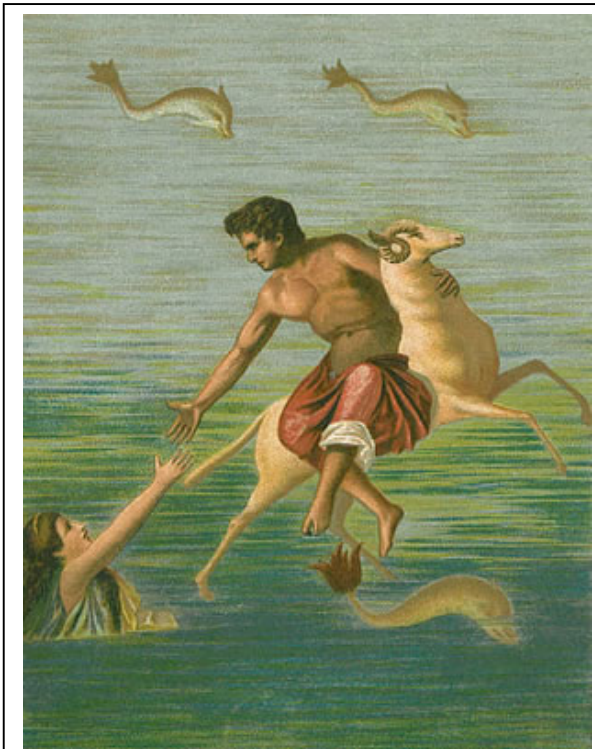
Jachtos kokpitas – jame telpa ne tik įgula, bet ir jos svečiai.

Tiesa, pirmas buriavimo išpūdis nebuvo sugadintas jūros liga, šalčiu ar dar kažkokių diskomfortu. Tai svarbu. Daugelį atbaido per greitas “priartėjimas” prie pragaro. Kai kurie iš karto plaukia į jūrą ir gauna ten visą paletę jausmų, nuo ko perdega ir atsižegnoja nuo tolimesnės pažinties su buriavimu. Šiais laikais yra nuostabus vaistas nuo jūrligės – Cinarizinas (naujokus taip ir vadiname – esančius Cinarizino priklausomybėje, arba cinarizinščikais). Bet tai vaistas. Kažkas dirbtinio. O norisi natūralaus. Tad pradėti buriuoti reikia lėtai, mažom dozėm (nuo didelės dažniausiai supykina). Valanda. Dvi. Pusė dienos.

¹ Ketas - apibūrinimo tipas, kai jachta turi vieną stiebą ir vieną burę.

Para! O tada jau galima ir daugiau – dvi, trys paros ir t.t. Prie siūbavimo priprantama ir toks imunitetas su metais stiprėja. Galiausiai jūrligė tampa nebaisi ir iš “svetimų” nelaimių srities.

1.2. Idėja apie Argonautus



Auksavilnis avinas (*Chrysollos*) - graikų mitinė būtybė, kurią dievas [Hermis](#) suteikė minijų karaliaus [Atamo](#) ir deivės [Nefelės](#) vaikams Friksui ir Helei (Hellai) gelbėtis nuo pamotės [Ino](#) persekiojimo. Beplaukiant juo į Kolchidę, Helė nuskendo (dabar - Helespontas). Išsigelbėjęs [Friksas](#) aviną paaukojęs [Dzeusui](#), o jo vilną atidavė Kolchidės karaliui [Ajetui](#), kuris ją pakabino dievo [Arėjo](#) giraitėje ir jai saugoti pristatė drakoną. Ajeto duktės [Medėjos](#) padedamas Jasonas vilną pagrobė.

indimą ir apie XVI amžiaus lietuvių-piligrimą Mikalojų Kristupą Radvilą man paliko didesnį išpūdį, nei geras prekinio ženklų skambesys. Tad mes keliautume kaip piligrimai ir naujų verslo ryšių atradėjai, kaip Argonautai, norėję namo parvežti nematytą neregėtą “aukso vilną”, o kitaip tariant – naują auksinę patirtį. Priedo pavadinimas “Lietuvos Argonautai” skamba geriau nei “Gold of Lithuania”. Taip ir vadinu sau atmintyje šį reisą – “Lietuvos Argonautai”.

1.3. Projektas “Gold of Lithuania”

Taip atsirado projektas “Gold of Lithuania” (pavadinimo nekeitė JCI, kurios ex-prezidentu buvo Donatas). Tiesa, jo maršrutas sutrumpėjo tiek laiko, tiek ir atstumo prasme. Liko tik 1,5 mėnesio ir centrinės Viduržemio jūros sritys. Matyt išsamiau apie projektą aprašys plaukęs kartu nuostabus

Iš seno yra žinoma, kad ten, kur stos keli žmonės, darbų jie nuveiks už tris. 2009 metų pavasarį man paskambino buvęs mokinys Donatas Juškus. Susitikome. Jis paklausinėjo patarimų dėl laivo įsigijimo ir tarp kitko paklausė, - “o jei nėra laivo, ar galima apiplaukti Viduržemio jūros šalis?”. Žinoma, - atsakiau, - reikia išnuomoti laivą. Ir taip prasidėjo kalba apie plaukimą. “Norime apiplaukti Viduržemio jūrą per mėnesį ir aplankyti Graikiją, Turkiją, Rodą, Kiprą, Libiją, Palestiną, Egiptą, Tunisą, Malta, Siciliją, Italiją, Sardiniją, Korsiką, Prancūziją, Ispaniją”, - toks buvo pageidavimas. Gerai, - atsakiau, - reikia paskaičiuoti atstumus ir laiką, patirtį ir visa kita. Tada maršrutas galimai pasikoreguos. Bet idėja įdomi. Kodėl ir ne. “Projektas vadinsis ‘Gold of Lithuania’” - sako Donatas. O ką tai reiškia?, - perklausiau, - kas tas auksas ir kokiam kontekste jį reikia suprasti. Ar tai laivas, ar žmonės, ar kas? Tai tiesiog toks pavadinimas, kuris atrodo geras, - gavau atsakymą, - jis suprantamas užsieniečiams. Jame dalyvaus verslininkai ir pavadinimas vėliau galės tapti prekinio ženklu.

Greitu laiku žygiui atsirado istorinis pagrindimas, kurį sudarė profesorius Alfredas Bumblauskas. Argumentas apie istorinį pagr



Mikalojus Kristupas Radvila.

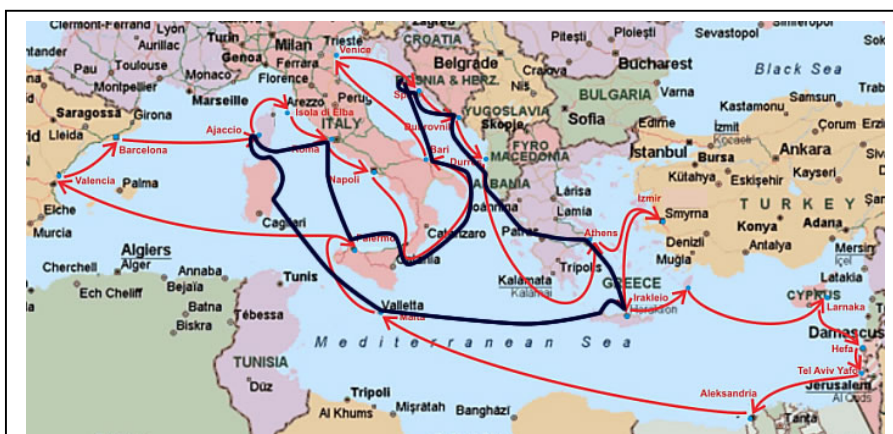
rašytojas Tomas Staniulis. Filmą jau sukūrė plaukusi trečiame etape LTV laidų vedėja Neringa Skrudupaitė.

Šioje aprašymo dalyje trumpai papasakosiu apie projektą. Visose kitose dalyse – tik apie aplankytas šalis, uostus, orus, nuotykius, buriavimą ir plaukiojimo Viduržemio jūromis patirtį. T.y. – apie mano asmeninius išpūdžius.



Projekto dalyviai – JCI ir Kreiserinės Buriavimo Mokyklos mokiniai, apmokėję šį plaukimą savo lėšomis (čia nebuvo panaudotas nei vienas valdiškas centas). Projektas vyko 2009 metų rugpjūčio 15 - rugsėjo 26 dienomis, organizuojamas [JCI Vilnius](#) ir [Vilniaus miesto savivaldybės](#), bei partnerystėje su "[iaa](#)" (Istorinės Atminties

Akademija) bei mano "[Kreiserinio Buriavimo Mokykla](#)". Patronažą šiai misijai suteikė Lietuvos Nacionalinė UNESCO komisija. Projektą palaikė: Vilniaus miesto savivaldybė, Lietuvos ekonominės plėtros agentūra (LEPA), ICC, Lietuvos institutas, Lietuvos respublikos Užsienio reikalų ministerija, Lietuvos tūkstantmečio direkcija. Prof. Alfredo Bumblausko dėka projektas gavo istorinį pagrindimą. Mus užkrėtė Lietuvos didiko [Mikalojaus Kristupo Radvilos Našlaitėlio](#) (1549-1616) piligriminė kelionė buriniu laivu į Palestiną per Viduržemio jūrą (1582-1584), vėliau kelionės po Siriją ir Egiptą. Kaip visada, kelionėje mes atradome daugiau, nei tikėjomės. Ne tik vėjų sujauktas jūras ir pavojus. Mes atradome vieni kitus, svetimus kraštus, gerą komandinę mokyklą ir naudą Vilniaus miestui. Lankytų miestų merai Kroatijoje, Albanijoje, Kretoje, Maltoje, Sardinijoje, Korsikoje ir Italijoje prašė perduoti Vilniaus merui jų didelį pageidavimą kuo greičiau pasirašyti miestų bendradarbiavimo sutartis. Lyg būtume diplomatinio korpuso kariai. Taip ir buvo, turint omenyje tą aukšto lygio dėmesį, kokį rodė savivaldų vadovai Lietuvos valstybei mūsų asmenyje. Antra vertus, tik Lietuvos valstybė turi diplomatus, o Vilniaus miesto savivaldybė neturi diplomatinio korpuso. Taigi, buvome oficialūs Vilniaus miesto prekybiniai, ekonominiai ir kultūriniai "atašė", nes gabenome Vilniaus miesto mero laiškus-kreipinius bendradarbiavimo ryšiams užmegzti. Apskritai, kelionė įvykdė tris savo misijas: a) populiarinti buriavimą; b) skleisti žinomumą apie Lietuvą; c) tiesti kultūrinius, ekonominius ir diplomatinius tiltus tarp Vilniaus miesto savivaldybės ir aplankytų miestų savivaldybių. Kuri svarbesnė? Nėra tokios. Visos svarbios, nes visos asmeniškai liečia projekto dalyvius. Projekte dalyvavo 34 žmonės. Nuplaukta 3'200 jūrmilyių; išplaukiota 42 paros, aplankytas 21 uostas, susitikta su 8 savivaldybėm, aplankytas



Reiso žemėlapis. Pradžia – Kroatijoje. Raudonai – pirminis variantas, kurio nepasisėkė realizuoti dėl dviejų priežasčių: graikų atkalbinėjimo plaukti į Libiją ir Palestiną, bei laiko limitų – reikėtų dvigubai daugiau laiko. Tamsiai mėlynai – realizuotas variantas.

Vatikanas, kur mus priėmė Vatikano valstybės valdytojas jo eminencija kardinolas Giovanni Lajola ir tuo palaimino mūsų žygį. 6 savaitių kelionėje po Viduržemio jūras pamatėme ne tik poilsį ir buriavimą, bet ir Vatikano užkulius, į kuriuos, beje, ne kiekvienas įleidžiamas. Vatikane puikiai žino apie

kunigaikštį Mikalojų Kristupą Radvilą Našlaitėlį, kilusį iš Gediminaičių Radvilų giminės. Juolab, kad jo brolis Jurgis Radvila buvo Vilniaus (1579-1583) ir Krokuvos (nuo 1591) vyskupu, gavo Šv. Siksto bažnyčios kardinolo kepurę (1586) ir yra palaidotas Romos Jėzaus bažnyčioje.

Jam pastatytas paminklas Vavelio katedroje (1900). Tokiu būdu, kaip minėjo projekto vadovas Donatas Juška: “mes prikėlėme Mikalojų Kristupą Radvilą Našlaitėlį iš užmaršties antram gyvenimui. Priėmimas Vatikane buvo kaip aukščiausias visos Lietuvos pagerbimas ir įvertinimas. Ne mūsų asmeniškai ir ne mūsų žygio. Pagaliau ne per krepšinį, ne per sportą, o per kultūrą ir istoriją Lietuva tapo pagerbta lygiomis teisėmis su likusiomis Europos šalimis”.



Išnuomota jachta “KATI”, tai Žano “Sun Odyssey 52,2 Vintage”. YouTube surastas [filmukas apie jachtą](#). Tai tvirtas 15 metrų laivas, su pakankamai žemu (19 metrų) stiebu. 5 kajutės.



Bendra įgulų nuotrauka prie Vilniaus archikatedros 2009-08-12.

Ir mums labai pasisekė, nes kaip sakė Vatikane mus lydėjęs Lietuvos ambasadorius prie švento sosto Vytautas Ališauskas: - "Švento Petro Baziliką iš nugarinės pusės pasiseka pamatyti toli gražu ne kiekvienam mirtingajam, tad skubėkite fotografuotis ir greičiau važiuokime, nes Lietuvos ambasadoje Romoje mūsų jau laukia Lietuvos ambasadorius Italijoje p. Petras Zapolskas su visa svita".

2009 metų rugpjūčio 12 dieną, tris dienas prieš jachtos startą iš Kroatijos, Vilniaus archikatedroje įvyko jachtos vėliavos pašventinimo ceremonija. Ceremonijoje dalyvavo Vilniaus savivaldybės mero pavaduotojas G. Babravičius. Vėliavą pašventino vyskupas Juozas Tunaitis.



40 m² jachtos vėliavą pašventino vyskupas Juozas Tunaitis.

1.4. Kroatija: Šibenikas, Splitas, Dubrovnikas

Kelionė prasidėjo Vilniuje 3-ią nakties autobusiuke, vežančiame iš Vilniaus į Varšuvą. Juk bilietus pirkome brangiai, nes bankrutavo FlyLAL. Kainavo 1600 litų. Nuo Varšuvos iki Splito per Kopenhagą. Vairuotojai nežino, kiek laiko reikia važiuoti, tad išvažiuojame net 6 valandom anksčiau. Rezultate - tenka dar dvi valandas miegoti ant Varšuvos aerouosto suolų. 9 valandą iš Varšuvos ir apie 11 jau Kopenhagoje. O tenai dar reikia laukti 6 valandas. Važiuojame visi į miestą. Patariu laiką praleisti Tivolio parke. Patinka visiems, įskaitant ir mažąjį Kristupą.



Kroatijos vėliava.



Pabundantis piratas Tivolijoje.



Amerikietiški kalneliai Tivolijoje.

Pagaliau reisas į Splitą, kuris stipriai vėluoja. Į lėktuvą įsėdom po pusvalandžio, skaičiuojant nuo jo išskridimo laiko. Tačiau viską kompensavo tai, kad lėktuvus vadinosi “Sterling.com”, buvo visas raudonas, jame neįkyriai (tipo: nenori – nereikia) aptarnavo keleivius įkalusios kroatų stiuardės, o pats lėktuvas, norėdamas pavyti grafiką, skrido tropopauzėje² (apie 11 km aukštyje). Tai nustačiau žvilgtelėjęs pro langą ir pamatęs debesis per daug žemai. Pažvelgus į horizontą, matėsi pilkesnis atmosferos sluoksnis ir virš jo tamsiai mėlynas kosmosas. Vaizdas panašus, kaip filmuose pro kosminio laivo iliuminatorių. Staiga



Sterling.com – nežinoma aviakompanija, skraidinusi mus iš Kopenhagos į Splitą. Užtat koks ryškus lėktuvas. Visas raudonas.

man žvelgiant pro iliuminatorių toli apačioje pamačiau blizgutį su balta garų uodega iš paskos. Tai kitas reaktyvinis lėktuvas skrido panašiai trimis kilometrais žemiau, nei mes.

Kelionė prasidėjo Šibeneke. Ne taip lengva išnuomoti jachtą kelionei Viduržemio jūra. Visos nuomojamos jachtos yra skirtos plaukioti registracijos šalies teritoriniuose vandenyse. Tad mūsų jachtai “Kati” trūko leidimo išplaukti iš teritorinių Kroatijos vandenų, bei visos Viduržemio jūros elektroninių

² Tropopauzė – tai sluoksnis tarp dviejų atmosferos sluoksnių: troposferos (žemiausias atmosferos sluoksnis, kurio aukštis iki 11 km) ir stratosferos.



Pirma naktis Šibenেকে. Tomas Staniulis kuria dienos įvykių reportažą interneto blogui.

išplaukimo dieną, 8 valandą ryto ateis Raython-o atstovas ir viską sutvarkys”. Pasitikėjimas tokiais pažadais jau seniai išblėsęs. Dėl jachtos nuomos sąlygų ir jos paruošimo buvo susitarta dar prieš 6 mėnesius. Ir čia staiga rytoj viskas bus sutvarkyta? “Ne”, - atsakau – “Rytdiena yra išvykimo diena. Viskas turi veikti šiandien”.



Šibenekas. Komanda svarsto, kaip čia mums prasilenkus su laivais, kurių tokia gausybė uoste.

Specas pakeičia operacinę sistemą. Ačiū dievui, ploteris pradeda skaityti naujuosius jūrlapius.

Tačiau tuo problemos nesibaigia, nes jachta neturi teisės išplaukti iš Kroatijos teritorinių vandenių. Vėl gauname pažadą, kad rytoj ateis techninės komisijos žmogus patikrinti laivo įrangos. Jo užduotis – įsitikinti, kad laivas pilnai aprūpintas saugos technika aukštesnės kategorijos plaukiojimams. Į jachtą pradeda nešti tai, ko paprastai tenai nebūna: vantų

jūrlapių.

Atrodytų, kad viskas labai paprasta – nuperki elektroninių jūrlapių “čipa”, įstatai į ploterį ir, “vualia”, darbas atliktas. Kur jau ne. Realiame gyvenime yra kitaip. Nuperki “čipa”, įstatai į ploterį, įjungi jį ir... niekas neveikia.

Skambutis charterio kompanijos savininkui. Taip ir taip. Neveikia. Laukimas. Skambutis atgal: “ryt,



Šibenekas. Pajudėjom. Ieva dairosi kelio.

Dar vienas skambutis. Po kiek laiko ateina nauja žinia. Reython-o atstovas grįš su šeima iš svečių ir 23 valandą ateis į jachtą tvarkyti problemas.

Kitas reikalas. Laukiam. Vienuoliką valandą ateina specialistas. Pradeda kaišioti sisteminius “čipus”. Pasirodo, per keletą metų nuo ploterio pagaminimo ir įsigijimo datos, pasikeitė operacinė sistema ir naujų “čipų” nesupranta.



Splitas. Merginos, šokančios fone, tikrai gražios...

žirklys, gelbėjimo liemenių žiburiukai, įrankių dėžė, rankinė radijo stotis, SART³. EPIRB-o nėra, bet yra stacionari radijo stotis su DSC. Apskritai, Kroatijoje su plaukiojimo kategorijų reikalavimais yra lygiai taip pat, kaip ir Lietuvoje. Tad reikalavimai pažįstami.

Tik biurokratija kitokia. Popieriai išrašomi kažkur kitur. Šiai patikrai sugaištame papildomą parą Šibeneke, tačiau po dienos, pagaliau, pajudame link Splito. Nuo Šibeneko iki Splito – 40 jūrmylių. Gauname pažadą, kad charterio kompanijos savininkas atveš trūkstamą dokumentą į Splitą. Tiesa, jis neapgavo. Jau vėlai vakare rugpjūčio 17 dieną Splite gauname paskutinį reikalingą dokumentą, kad galėtume palikti Kroatijos teritorinius vandenis.

Splitas - gražus miestas. Atplaukėme vakare, o išplaukėme naktį, tad matėme tik naktinį miesto gyvenimą. O jis ko gero ir yra įdomiausias. Dalį vakaro sugaišome su vietine žiniasklaida. Pasirodo, vietiniame laikraštyje korespondente dirba lietuvaitė. Ir ne meilės reikalai ją atvedė į šią šalį. O smalsumas ir šilto klimato troškimas.

O paskui – į miestą. Aišku, kaip ir visur, viena aikštė okupuota sijonuotų ir negražių (tiesa merginos tai gražios) dūdelių pūtėjų, būgnelių mušėjų ir klavišų maigytojų.

Skamba “Hari-hari-hari-krišna-krišna-krišna-hari-hari”. Ir visiškai debilas išmoktų šios dainos žodžius.

Tačiau kitose aikštėse vyksta daug įdomesni dalykai. Senovės graikėmis apsirengusios merginos, kažkokie

spektakliukai, eisenos, šurmuliavimas, krykštavimas. Mums, atvykusiems iš santūriosios Lietuvos, visa tai panėšėjo į artėjančią pasaulio pabaigą. Lyg nebūtų rytojaus. Ko jie taip prakaituoja? Ko taip stengiasi? Ar negalima rytoj suokti likusių šokių?

Bet jiems geriau matosi. Mes tik pasižiūrėjome į minią, kuri nuo karščio įkaitusiame ore dūzgė ir prakaitavo, ir grįžome į laivą, nes buvo laikas išplaukti. Juk Šibeneke sugaišome visą parą laukdami, kada jachta bus paruošta tolimam plaukimui. Todėl dabar turėjome pasivyti



Splitas. Graikėmis apsirengusios kroatės supa vaikus senovinėse sūpynėse.



I-a komanda Splite 2009.08.17.

³ Žinau, kad daugeliui bus neaišku kas yra SART ir DSC, tačiau buriuotojams tai yra A-B-C. Trumpai: SART Search and Rescue Transponder – aktyvus radijo atšvaitas, naudojamas gelbėjimo plaustuose; DSC Digital Selective Call – skaitmeninis radijo stoties priedas, naudojamas nelaimės šaukiniams automatizuoti.

grafiką – rytoj turime būti Dubrovnike. Vėluoti negalime. Yra suderintas laikas su meru. O jo dienvartė labai glausta. Tad, reikėjo skubėti.

Iš Splito išplaukėme 2009.09.17 23:00 tiesiai į tamsią naktį. Iki Dubrovniko 106 mylios, arba ne mažiau paros kelio. Praktiškai visai įgulai tai buvo pirmas buriavimas naktį “po priboram”. Ne visi jautėsi jaukiai plaukiant tarp salų pagal prietaisus. Bet apsiprato po truputį. Taigi, stokojant komandoje naktinio plaukiojimo



Judėjimas siaurumose. Kroatija. Adrijos jūra. Rugsjūtis. 2009 metai.

patirties, naktinį budėjimą nuo 0 valandų pasiėmiau sau. Iki 24 valandos išbūti paprasta, nes yra draugija. Po 0 valandų tie, kam neskirta budėti, galiausiai suminga. Snaudžia ir trys šiame sunkiausiame budėjime paskirti komandos nariai. O darytis reikia. Todėl kiekvienas iš 4 budėjimo komandos narių gaudavo savo atskiras pareigas nakties metu: pamainos vyresnysis



Šibeneko vaizdas iš Adrijos jūros pusės.

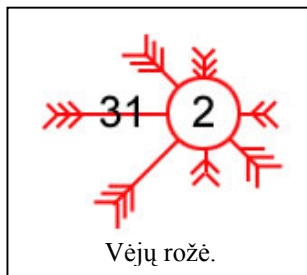
– atsako už viską, tikrina kursą ploteryje, dairosi visomis kryptimis, tikrina burių formas ir kampus į vėją, seka orų pasikeitimus, daro įrašus laivo žurnale. Antras narys – stebi dešinią bortą. Trečias narys – stebi kairią bortą. Ketvirtas narys stebi jūrą laivagalyje. Taip pasiskirsčius darbus pasiskirsto atsakomybė ir

kiekvienas budėjimo grupės narys jaučiasi atliekantis reikalingą darbą. O kas vairuoja, paklausite? Vairuoja autopilotas. Kodėl? Todėl, kad jam vairuojant Kapitonas tikrai žino bent jau kompasinį kursą, kuriuo juda laivas. Kai vairuoja nepatyręs vairininkas, neturintis praktinio supratimo apie kompasinius, magnetinius, tikruosius kursus, jų korekcijas ir kurso kompensacijas priklausomai nuo vėjo gūsių ir laviravimo tarp bangų, Kapitonui būtų neramu: kur iš tikrųjų mes dabar esame ir kur būsimė po 4 valandų? Autopilotas – gal ir ne taip romantiška, tačiau saugumo prasme yra geresnis pasirinkimas, nei vairininkas be patirties.

Atbudėjus nuo 0 valandų iki 4 ryto, jei būdavo blogas oras, dar tekdavo pasėdėti, kol visi reikiamai atsibus. Tad plaukimo metu į parą tekdavo pamiegoti iki 4 valandų (iš 24 paroje).

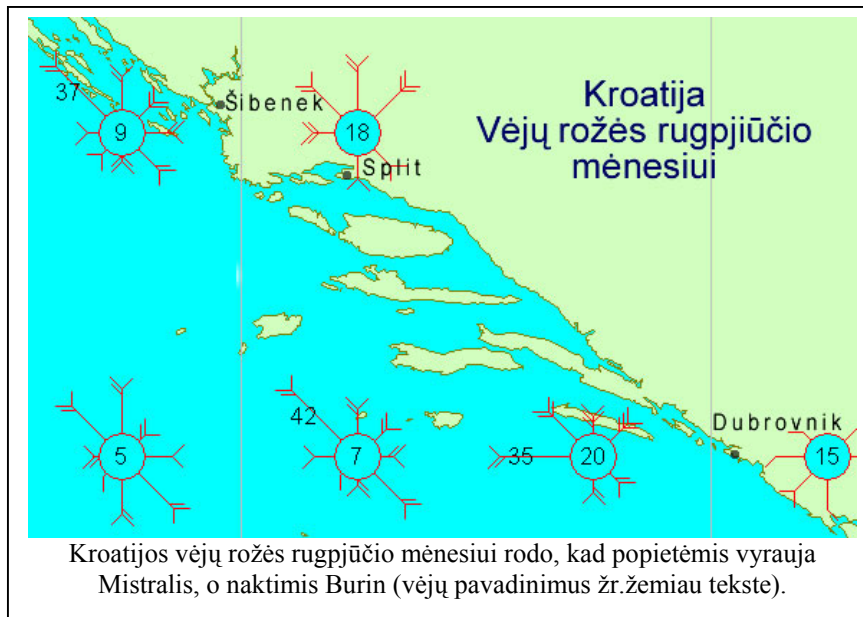
Plaukiant iš Splito į Dubrovniką apie 3 valandą nakties priplaukėme keistai besielgiantį laivą, kuris suko ratus, neatsakinėjo į radijo paklausimus, švietė galingu prožektoriumi į visas

pusės, neva kažką stipriai dirbo. Teko keisti kursą. Tik po visos kelionės grįžus į Kroatiją pamačiau, kad kroatai turi povandenines fermas. Greičiausiai ne žuvų, o moliuskų. Jos nepažymėtos jokiam žūrlapyje ir naktį nepažymėtos jokiais žiburiais. Gal tokią fermą mes praplaukėme pakeliui į Dubrovníką? Kas žino. Daplaukėme, vadinasi praplaukėme.



Vėjų rožė – tai vyraujančių vėjų diagrama. Rutuliuko centre rodomas bevėjų dienų procentas. Paveiksluko dešinėje atveju – 2 procentai. Strėlytėmis rodoma vėjo krypčių tikimybė procentais. Tarkime Vakarinių vėjų tikimybė šiuo atveju yra 31%. Diagramoje nurodomos pagrindinių ir ketvirtinių rumbų kryptys. NE krypties paveiksluke nėra, vadinasi tikimybė yra 0%. Strėlyčių galuose yra brūkšneliai. Tai balai pagal Boforto skalę. Paveiksluke parodyta, kad vakariniai vėjai gali būti iki 6 balų pagal Boforto skalę. Pietiniai vėjai – iki 4 balų pagal Boforto skalę.

Kroatijos pakrantėse daug pailgų salų, orientuotų lygiagrečiai žemynui. Salos kaip vagos, aukštos ir gražios, uždengiančios ir keičiančios vėjų kryptis.



Kroatijos vėjų rožės rugpjūčio mėnesiui rodo, kad popietėmis vyrauja Mistralis, o naktimis Burin (vėjų pavadinimus žr. žemiau tekste).

Kroatijos pakrantėse dažniausiai pučia Mistralis ir pietryčių vėjas. Štai tokie ten yra vėjai:
Mistralis. Tipinis popietinis vėjas. Kryptis NW. Jei nėra mistralio po pietų – galimai ateina blogas oras.
Tramontana. Momentinis šaltas N vėjas.
Burin. Tipinis vasaros vėjas. Atsiranda

nusileidus saulei. Pučia nuo kranto. Nėra stiprus. Pranašauja stabilų gerą orą. Brizo atitikmuo. **Bora.** Dažniausiai pučia žiemos metu. Šaltas, neprognozuojamai stiprus N/NE vėjas. Kyla esant aukštam slėgiui ir geram orui. Nepučia iš ryto. Atsiranda po pietų. Tolstant nuo krantų – silpnėja. **Oštro ir Lebič.** S/SW vėjas. Ateina su blogu oru. Audringas. **Pulenat arba Vakarų.** Šaltas, sukelia bangavimą, atneša lietų, bet netrunka ilgai.

Paprasčiausi orų prognozavimo požymiai yra sekantys:

Saulė:

Jei leidžiasi į debesis – blogai. Giedras dangus - gerai.

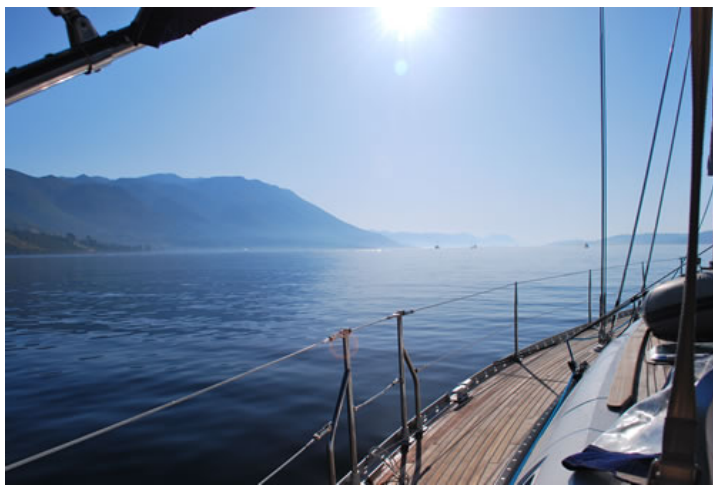
Saulėlydis ryškių oranžinių, geltonų, raudonų spalvų – gerai.

Saulėlydis miglotų spalvų – blogai.

Giedros plyšys vakarinėje dalyje – gerai. **Halio efektas:** su cirrus (plunksniniais) debesimis – blogai. **Vaivorykštė:** vakaruose



Splitas. Vaizdas iš jūros. 2009-08-17.



Dažnas vaizdas Kroatijos Adrijoje rytais – visiškas fliautas.

– blogai. Rytuose – gerai.

Miražas: tolimos salos kyla iš vandens – gerai; tolimos salos ir laivai skęsta vandenyje – blogai. Taigi, plaukėme į Dubrovníką. Pats pavadinimas labai viliojantis. O dar pasakojimai, kad tai perlų perlas Adrijos pakrantėje, masina būtinai pabuvoti šiame mieste.

Paryčiais, kaip visada, vėjas nurimo. Jūra kaip stiklas. Vėjas Adrijoje pradeda pūsti apie 11 valandą. Visą rytą motoravome tarp salų. Vienoj vietoj sustojom

išsimaudyti. Tik prieš pat išlendant iš už salų atsirado šoninis vėjas ir smagiai išsikinkęs į bures mus truktelėjo pirmyn. Bet tik dvi valandas. Vėliau, arčiau krantų, jo stiprumas sumažėja, bet liko banga.

Locijos rašo, kad Dubrovníke yra trys marinos. Žvejų – miesto centre, normali marina – Komolec, už Dubrovníko upės deltoje ir dar viena prieglauda – komerciniame uoste. 16:00 Plaukiam tiesiai į miesto centrą, o ten tikrai valčių priplauka. Čia nėra nei vienos jachtos. Ir niekada nebuvo. Tai sekus žvejų uostas. Mes šiaip taip “įvarome” savo 15 metrų ilgio laivą, veik šliauždami dugnu (nėra gylio). Bet vietos uoste nėra. Be valčių – tik du tilteliai, prie kurių kas



Dubrovníko senamiestio centre.

pusvalandis keleivius keičia reisiniai garlaiviukai. Išlaipiname visus ir aš su Vytautu plaukiame inkaruotis reide. Nuleidžiam inkarą, pasikeliam didelę vėliavą, atsikemšame alaus ir ... Skambutis: plaukite į uostą, meras išvijo reisinius laivus. Iki 23 valandos jų vieta skirta tik mums.



Dubrovníko senamiestis.

Nepatikėsite, stovime pačiame senovinio Dubrovníko centre. To dar nebuvo. Marina – tai didelis jūros gėrybių restoranas. Ir jo kieme (ta prasme “fontane”), stovime mes su stiebu, lygiu apsauginėms miesto sienoms ir Lietuvos vėliava, dydžiu stipriai lenkiančia visas Kroatijos valstybines vėliavas matomumo ribose. Tokio vaizdelio nėra matęs nei vienas lietuvis. Ką ten lietuvis. Nei viena normali burinė jachta.

Tame pačiame uoste pavalgome restorane kas ko. Kas midijų, kas keptų

kalmarų. Žinoma, buvome ir pas miesto merą, bet ne tai svarbiausia. Pats buvimas senamiestyje su dideliu laivu – atrakcija. Užsibuvome iki vėlumos ir, kai atėjo 21 valanda, nutarėme išplaukti. Buvo jau tamsu. Kai visi sulipo į laivą ir pasiruošė atrišti švartovus, laivas



Dubrovniko senamiestyje.

Naktyje, šviečiant miriadams pakrantės žiburių, pajudėjome aplink Dubrovniko kyšulį į upės delta, kurios gale yra normali marina. Kroatijoje veikia visos marinos turi vieną ir tą patį operatorių. Marinių pavadinimas AIC, o pokalbiams jie visur naudoja tą patį VHF-17 kanalą. Todėl bet kur atplaukus lengva susisiekti su uostu. Visuose uostuose jus pasitiks žmogus, kuris parodys laisvą vietą, atsakys į klausimus, padės prisišvartuoti. Kai siaura upe atsinavigavome į Komolec, buvo jau 24 valanda ir pūtė kokių 6 balų, o gal ir stipresnis vėjas. Išilgai upės. Nebuvo lengva susirasti uosto vartus tokioje gausybėje žiburių. Bet, kai radome, laisva vieta buvo prie pat vartų.

- Čia tokia mini Bora papūtė,- paaiškino uosto tarnautojas, kuris jau mūsų laukė. – Ko nepranešėte per radiją, kad atplaukiate, būtų

nepajudėjo. Dar daugiau sraigto apsukų. Nejuda. Vanduo kunkuliuoja aplinkui, o mes nejudame.

Ką gi, sužinojome, kad ir Viduržemio jūroje būna potvyniai ir atoslūgiai. Tiesa, ne metro, ir ne trijų. Bet penkiolikos centimetrų užteko, kad "sėstume". Išlaipinau visus, likau laive tik su Rimu. Ir nuplaukėme. Teko paduoti tik "nosies" galiuką prie tiltelio, kad visi suliptų į laivą. Tik tokiu būdu išsikrapštėme iš seklaus uosto.



Unikalūs momentai Dubrovniko marinai.

viskas aiškiau.

Tada dar nežinojome apie VHF-17. Nepaskaitėme. O naktyje tikrai praverstų. Laivai stovi ir uoste, ir upėje ant inkarų, ausyse švilpia vėjas, nieko nesimato per žiburius, vanduo juodas kaip smala, komanda niekada nesišvartavusi tokiom sąlygom, tiltelis, dėl atoslūgio, aukštai (virš laivo denio lygio). Žodžiu, visas komplektas nepalankių aplinkybių. Švartovus teko paduoti dviese su Tomu. Priekinių niekas neima. Už gretimo laivo niekas nesilaiko. Komanda pasimetusi. Bet variklio ir priekinių vairų pagalba laikomės prie gretimo laivo, kol įtempiami galiniai švartovai ir priekiniai inkariniai lynai. Jei ne vietinis padėjėjas krante, būtų liūdniau.



Dubrovniko žvejų uosto vartai.

Dėkui Kroatiskai marinių tvarkai.



Dubrovniko miestas nuo Šv.Džonso forto gynybinių sienų, juosiančių senamiestį, viršaus.

Apie Dubrovníką galima rašyti daug, o dar maloniau vaikščioti po jį. Nors ir buvome šiame mieste, gerai jo ir neapžiūrėjome. Skubėjome, nes reikėjo rasti kuro, susitvarkyti išvykimo iš šalies formalumus.

Žodžiu, sekančią, t.y. rugpjūčio 19 dieną, užsipylėme kuro, pasipildėme vandens ir į komercinį uostą Gruž, kur praeinami pasienio formalumai. Švartuojamės prie muitinės krantinės.

Pradžioje pas muitininkus. Antspaudai ant rolių. Tada siunčia pas uosto viršininką per gatvę. Ten antspaudai ant rolių. Siunčia atgal pas muitininką. Muitininkai sako – viskas ok. Dabar eik pas pasienio policiją. Durys šalia. Nueinu. Kur plaukiate? Jachtos savininkas, nors planavome plaukti į Albaniją, nieku gyvu nerekomendavo ten plaukti, o tuo labiau minėti Albanijos vardą išplaukiant. Nieks nesupras, su koku tikslu mes ten plaukiame. “Sakykit, kad plaukiat į Montenegro”, - patarė. Ir visiškai netikėjo, kad daplauksime.

“Ši jachta, ko gero, niekada nėra išplaukusi iš Kroatijos”, - paklausiau



Pasakiškas rifas į šiaurę nuo Dubrovniko. Naktį apiplaukėme iš šiaurės. O rugpjūčio 19 dieną praplaukėm tarp rifo ir kardinalinio ženkle.

Šibeneke jachtos savininko.

“Kodėl gi, buvo. Prieš du metus keli vietiniai sugalvojo nuplaukti į Maltą. Beveik daplaukė. Bet pateko dviem parom į audrą prie Maltos, apsisuko ir grįžo atgal”, - papasakojo savininkas. Supratau, kad jis nelabai tiki kad kažkas per 6 savaites aplankys tiek daug nutolusių nuo Kroatijos šalių.



Cavtat – pietinio pasienio miestelis Kroatijoje, primenantis vaizdą iš mūsų visų pašamones svajonių.

Visus formalumus susitvarkėme iki 14 valandos, tad 2009.08.19 dieną išplaukėme iš Dubrovniko. Pasimėgavimui dar praplaukėm tarp rifų (tarp rifo ir kardinalinio ženkle). Kroatai nereikalavo, kad mes kuo statesniu kampu išplauktume iš teritorinės jūros. Leido mums plaukti netoli pakrančių ir kirsti sieną. Nors ir stebėjosi, kad forminame išvykimą Dubrovnike. Vis ragino sustoti pasienio miestelyje Cavtat. Bet turėjome mažai laiko, o ir locija rašė, kad tenai nėra normalios marinos ir iš locijos piešinuko buvo sunku suprasti, ar prie krantinės užtektinai gylio. Tik pažiūrėjus palydovines nuotraukas tapo aišku, kad vienoje vietoje yra galimybė sustoti ne tik ant inkaro.



Tai ne XVI amžiaus Meksika. Tai Kroatija. Cavtat.

Gražus miestelis, bet grafikas spaudžia ir dėl to grafiko truputėlį pikta.

Gražus miestelis, bet grafikas spaudžia ir dėl to grafiko truputėlį pikta.

1.5. Albanija: Dures

Rugpjūčio 19 dieną palikus Kroatiją dingo ir archipelago salos. Nuo Dubrovniko iki Dures (Albanijoje) nuplaukėme 123 jūrmyles. Išplaukėme 14:00 ir atplaukėme 20 rugpjūčio 13:00. Paryčiaus truktelėjo stipresnis vėjas (apie 5 balus), tad pasimatė



Kas gali būti geriau: saulė, giedra, vėjas, burės.

tai, ko negalėjome matyti esant silpniems vėjams – stiebo vantai laisvi. Vantai pavėjinėje pusėje ne tai kad atsipalaidavo. Jie kabėjo tikraja to žodžio prasme.

Šibeneke prašiau paveržti priekinius apatinius vantus, nes praeinant timplėlėjau ir jie buvo visiškai palaidi. Patempė. Tačiau kur nesakiau patempti – nepatikrino. Dabar viskas tapo aišku: reikia lašinių, raktų ir pirmyn į darbą Albanijoje.

Stiprus vėjas susilpnėjo mums artėjant iš jūros prie kranto. O uoste jau buvo visiška tyka.

Albanijoje nėra jachtų uostų. Tenka stovėti sostinės komerciniame uoste. Vandenyje plaukioja



Albanijos vėliava.

viskas, ką tik vėjas sugebėjo atpūsti. Plastikiniai buteliai ir šiukšlės sudaro sluoksnį ant vandens,



Albanijoje nėra jachtų uostų. Tenka stovėti komerciniame uoste.



Dures, Albanijos sostinės centrinė gatvė: viksvos, senovės paveldas, besilupančios langinės, kavinės kėdės gatvėje bet jokio tento nuo saulės.

kai vėjas pūsteli į krantinę. Lygiai tokia pati netvarka mieste. Nėra ko lyginti su kaimynine Kroatija arba Montenegro.

Čia neužsuka jachtos, neužsuka kateriai, gatvėse nesimato turistų, tik vietiniai, smalsiais žvilgsniais nužvelgiantys mus ir mes, kaip viščiukai, ryškiai oranžiniai, per daug gražūs, su per daug brangiais fotoaparatais ir t.t. - Kur čia elektra, dušas, tualetas, vanduo?,- pirmu reikalu klausiamo vietinio

agento, atėjusio iš mūsų uždirbti.

- Nėra,- atsakė agentas. – Už tat mano paslaugas jums kainuos visai nedaug. Tik 40 Eurų.

- O ką jūs už tuos 40 eurų padarysite, juk sakėte, jog nėra nei elektros, nei dušo, nei vandens?

- Na, aš busiu jūsų agentas. O be agento uoste būti negalima. Jei reikia – kreipkitės visais klausimais – padėsiu,- papasakojo mums agentas.

Nors, reikia pasakyti, kad agentas atidirbo mums daugiau, nei už 40 Eurų. Mes visiškai neįtardėme post-sovietinio biurokratizmo. Visos procedūros buvo atliktos be mūsų dalyvavimo ir įplaukėme į Albaniją bei išplaukėme iš jos taip laisvai, lyg tai būtų Šengeno šalis.

- Jei turėsite problemų su pasieniečiais,- atrišdamas

švartovus išvykstant kalbėjo agentas, - susiriškite su manimi per raciją.



Dures. Tipiškas vaizdelis.

Agentas,

pasirodo, buvo mūsų “stogas”. Seniokas gerai kalba angliškai, buvęs jūreivis. Puikiai viską supranta ir moka dirbti savo darbą. Tiesa, stovėjimas uoste mums nekainavo pigiai. Kažkur 100 eurų (be jokių paslaugų).

Kai atėjo gerai pageriančio funkcionieriaus veidu savivaldybės atstovas mus pasveikinti ir pakviesti į susitikimą su meru, tiesiai paklausėme: o kur galime nusiprausti, pasikrauti mobilius telefonus, nueiti į tualetą?

Jam pasidarė, matomai, kiek nejauku, bet, senas funkcionierius, nepasimetė ir tuoj pat čiupo mobilų telefoną. Po trumpo pokalbio išaiškėjo sekanti situacija. Dabar mes galime eiti į viešbutį. Ten du kambariai skirti



Albanija, Dures, eilinis miesto vaizdas.

mums. Yra šampūnai, dušai, rankšluosčiai. Už nieką mokėti nereikia. Kambariai su kondicionieriais.



Paminklas II-o pasaulinio karo kariams.

Nu kaip gerais sovietiniais laikais: nieko nėra, bet kai reikia – galima gauti viską ir dar nemokamai. Tokia nuojauta pasitvirtino vėliau gatvėse stebint automobilius.

Įsivaizduojate: normalus judėjimas gatvėje. Važinėja normalūs nauji automobiliai nors aplinkui pastatai griūna neprižiūrimi. Krūtesni automobiliai – tai juodi mercedesai, kurių

odiniuose salonuose sėdi tik po vieną raumenų kalną. Tai va. Susitinka du tokie mercedesai važiuodami priešinėmis kryptimis. Sustoja. Bičai atsidaro langus ir šnekasi apie reikalus. Tuo metu iš paskos sustojęs transportas laukia, kol atsikiš “kamštis” Niekas nesignalina. Juk priekyje stovi du juodi mersai...

Viešbutis “Arvis”, kuriame galėjome nusiprausti, labai padorus. Su kondicionieriais, su restoranu. Nutarėme papietauti. Maistas – egzotika. Ne visiems ta egzotika patiko, bet alkį numalšinome. Tačiau man svarbiausia buvo gauti lašinių, kad patepti vantšpanerius prieš juos tempiant. Vieninteliai jaunai žaviai padavėjai, daugmaž kalbančiai angliškai, bandžiau išaiškinti – ko man reikia. Net kriuksėjau, kad suprastų žodį “pork”. Lašinių virtuvė man taip ir nedavė. Nors, žavi detalė. Padavėja pasakė, kad virtuvėje nėra lašinių, bet ji galinti baigusi darbą nueiti namo, užėti į mėsos parduotuvę šalia namų, nupirkti lašinių ir atnešti man į numerį. Aš, žinoma atsisakiau, motyvuodamas tuo, jog jei ji nesupranta – ko man reikia, kaip ji nupirks man to, ko man reikia. Tačiau mano įgula greit išaiškino – kaip aš klydau. Graži mergina, siūlosi man atnešti kažką ko man reikia į mano viešbučio numerį, po darbo valandų. Kaip aš nieko nesuprantu. Ką gi, teko pripažinti, jog praleidau puikią progą susipažinti su vietinėmis gražiomis albanų panelėmis neformalioje aplinkoje.

Nu ir dievai su jomis. Su tomis gražiomis. Man vantus reikia įtempinėti. Tad radom su Rimu kumpio, o ant jo sluoksni lašinių. Prilupinėjome gal penkias juosteles ir sutepėme vantšpanerius. Darbas truko tris valandas kepinant saulei ir labai gerai tirpstant lašiniams. Top vantus patempėme po 5,5 apsisukimus, vidurinius – po 3, apatinių nelietėm, achterštagus – po 5,5 apsisukimo. Net susitikimą su meru praleidau, dėl ko meras labai pyko – kaip čia dabar kapitonas nepagerbė jo savo vizitu. Sorry.

Rugpjūčio 21 dieną 13:00, pernakvojė ir gavę visus



Dures įžymybė – senovinės tvirtovės liekana, vaizduojama miesto heraldikoje.

leidimus palikti šalį, taip ir padarėme. Palikome šalį Albaniją, kad kuo greičiau pasiektume Graikiją – mūsų sekančių stotelių kraštą, su žydra jūra, kiparisais, vynuogėm, vynu ir pasakišku gyvenimu salose.

I-os dalies pabaiga. II-a dalis - Graikija.



Splitas. Bene labiausiai pavykusi mano daryta nuotrauka. Donatas ir Dovilė Splito senamiestyje.