
Társas barangoló

Kapitány a fedélzeten 4. rész

Az éjszakát a fedélzeten töltöttem, mivel a változó irányú és erősségű szél veszélyes lehet egy ismeretlen öbölben. Ugyan a hajózási térképeken fel van tüntetve, hogy a horgonyzásra alkalmas mélységű vízterületeken milyen a tengerfenék anyaga, így tapasztalati alapon tudunk róla fogalmat alkotni, hogy egy adott kivitelű horgonnyal milyen biztonsággal lehet a hajót rögzíteni, de a valóság ennél azért összetettebb. Sohasem egynemű a meder, a bérelt hajón a horgony kivitele, a horgonylánc vastagsága és így a rögzítésben szerepet játszó tömege egy adottság, nem tudjuk befolyásolni.



Ugyancsak fontos, hogy egyedül vagyunk-e egy horgonyzóhelyen, vagy másoknak is teret kell adjunk, illetve a szél iránya és erőssége, valamint változékonysága is jelentősen befolyásolja a horgonyzás biztonságát.

A szél folyamatosan forgott az öbölben, így többször is felébredtem, de a horgony tartott, így végül nem kellett beavatkozni. Az éjszaka a csillagokkal, a part és a tenger neszeivel varázslatos volt, bár picit hűvös, de a hajnal és a javuló időjárás reménykeltő békével ajándékozott meg minket. Napfelkeltekor a reggeli kávét még egy takaróba burkolódzva szürcsöltük a feleségemmel, Bettivel, de mire mindenki felébredt és elindultunk, addigra már igazi nyári idő lett.

A csapat tagjai parti sétára vágytak – meg is értem, hisz addigra majd 30 órája ringott alattuk a talaj –, így felszedtük a horgonyt és újra úton voltunk Porto Azzurro már ismert kikötője felé. Amíg a többiek a hajó gumicsónakjával két menetben partra szálltak, addig én úsztam egyet a hajó körül, majd kihasználva a napsütést és a többiek távollétét a fardeken megfürödtem és szundítottam is egyet – bepótlandó az éjszakai kimaradást. A gumicsónak motorjának hangjára ébredtem, majd a csapat által kedveskedésből hozott hatalmas fagyival a kezemben hallgattam a parti kalandokat; milyen remek pizzát ettek, igazi olasz kávézóélményben volt részük, és hogy Ági még egy helyi fodrász szalonba is beimádkozta magát, hisz mégsem lehet csak úgy visszatérni a civil életbe, fontos, hogy megfelelő frizurája legyen az ember lányának!

Délután újra felszedtük a horgonyt, és immár a hajózásunk végéhez közeledve élményekkel gazdagon, de picit bánatosan vettünk irányt a horizonton látható szárazföld felé. Ahogy már az lenni szokott ilyenkor a csapat elkezdte az ötletelést, hogy: Hova megyünk legközelebb? – Mikor menjünk? – ami ki is tartott a kikötésig. A hajóval 235 mérföldet tettünk meg, számos kalandban és élményben volt részünk. A srácok a horgász-szerencsénk elmaradását kompenzálандó bevásároltak Elbán mindenféle tengeri herkentyűt, amiből a hajó mellett a parton egy kis gázos wokban olyan vacsora készült, amely bármelyik parti Michelin csillagos étterem asztalán megállta volna a helyét. A mellettünk parkoló néhány hajó orosz és olasz utasai elismerően és irigykedve figyeltek, próbálták elcsípni az illatokat, míg mi egy újabb fenséges vacsorát költöttünk el a Blue Dream fedélzetén.

Vacsora után a csapat újabb ajándékkal állt elő, egy üveg különleges gint vettek nekem Elbán, de ezt nem bontottuk ki, hisz másnap egy hosszabb autózás várt ránk, viszont megígértem a társaságnak, hogy az élmények fel-



idézéséhez ez pont jó lesz otthon, ha legközelebb összejövünk nálam a kertben egy kis grillezésre!

A Blue Dream hajó gasztro túrája ezzel véget ért, de a csapat tagjai közül azóta többen kezdték el a vitorlás vagy bűvár tanfolyamot, hogy újra és újra, akár saját túrákat szervezve, részesei lehessenek az élménynek; őket is elvarázsolta a túravitorlázás.

*

Többször megfigyeltem, hogy egész más állapotba kerül, amikor valaki egy hajó fedélzetére lép. Hátra hagyja a parti kötöttségeket és felszabadultan, gyermeki örömmel képes rácsodálkozni akár teljesen hétköznapi dolgokra is; például, hogy milyen finom egy étel, amelyet türelemmel, gondoskodással fűszerezve készítettünk el, vagy, hogy milyen felemelő szembenézni a természeti erővel, a széllel, a hullámokkal, az esőcseppekkel.

Milyen távolról szemlélni a közelgő partot, elképzelni az ismeretlen kikötő nyüzsgő világát, vagy épp egy horgonyzóöböl barátságos és békés hangulatát. Ilyenkor a mobiltelefonok és a távoli ismerősök, munkatársak a háttérbe szorulnak, míg a fedélzeten újabb, mélyebb barátságok és valódi, emberi beszélgetések alakulnak ki. Aki ezt egyszer megtapasztalja, az vágyik rá, hogy ismét, akár tartósabban is átélje a hajózó életérzést.

*

Közel tíz évvel ezelőtt egy rádiós tanfolyam szünetében beszélgettünk ezekről az élményekről és érzésekről, amikor odajött hozzám egy kadét azzal a kéréssel, hogy van egy új, saját építésű hajója az Adrián, amivel földkerülésre készül és szeretné, hogy a beépített, ám soha ki nem próbált rádióit, navigációs rendszereit valaki átnézzze. Természetesen örömmel vállaltam a megbízatást és pár héttel később az akkor 8 éves Balázs fiammal látogatást tettünk a hajón.

A tulajdonos gyermekkori vágya vált valóra, amikor egy baráti beszélgetés során biztatást és támogatást kapott arra, hogy építsen egy hajót. Megfontolt gépészmérnök lévén hosszasan tervezgetett, utánajárt a lehetséges konstrukcióknak, anyagoknak,





megoldásoknak, majd egy Budapest közeli csarnokban elkezdett kialakulni egy tartós tengeri életre, akár földkerülésre is alkalmas hajó.

Az acéltestű vitorlást egy ausztrál tervező álmodta meg, de a profi kivitelezés az építető tulajdonos kitartását, szakmai maximalizmusát tükrözte. Amikor a hajótest elkészült, a hajóbelső kialakítására került sor. Mint egyes ritka esetekben, amikor egy ötlet jó csillagzat alatt fogan meg, sikerült egy kiváló asztalost találni, aki kihívásnak és a szakmai képességei bemutatótérnek tekintette a feladatot, majd ugyanez történt a külső festés, az elektromos és a gépészeti kivitelezés során is, így a hajó valóban egy megvalósult álmoként öltött testet.

A hajó az újpesti öbölben került vízre, majd a próbaút a Dunán, az Országház előtt zajlott le. A kivitelezés négy éve alatt a tulajdonosban egyre érték a tervek, hogy merre induljon el, és eljött a kérdés, hogy a hajó hogyan jut majd le a tengerre?! – Egy 44 lábás, majd 15 méter hosszú, négy és fél méter széles, 35 tonnás szerkezetről beszélünk, valamint a 20 méteres

árbocról, ami a tengerre bocsátásig a fedélzet síkjában az erre a célra készített állványzaton várta a felállítást és a vitorlás próbahajózást.

A döntés végül a tulajdonos egy másik gyermekkori álmának beteljesítését is eredményezte: végighajózni a Dunát! Kalandos 1650 km a Dunán és 250 mérföld a tengeren – még motorral, 32 nap alatt, és 2011 júliusában a hajó kiköt Isztambulban, Törökországban. Egy szakasz lezárult, de itt kezdődik az igazi embert próbáló kaland.

Ez idő tájt kapcsolódtam én be ebbe a projektbe, hiszen egy földkerülés során a hajósnak nem csak a hajóvezetés és a térképolvasás a feladata, hanem szinte mindenhez értenie kell. Egy picit orvosnak is kell lennie, gépésznek, villamos szakembernek, szakácsnak, menedzsernek, nyelvésznek, színésznek – ha már nem megy máshogy a kommunikáció, akkor legalább a pantomim műfajhoz kell, hogy egy kicsit értsen, és még sorolhatnám a különféle kvalitásokat, amelyek egy sikeres út hasznos, vagy épp elengedhetetlen szükségletei. Szintén fontos és kötelező is, illetve a saját véleményem szerint az egyik leghasznosabb dolog, ha valaki ért a rádióhoz, tudja és meri használni ha kell. A felsorolt dolgok, szaktudás nagy részét birtokolja a legénység a fedélzeten, de ha valami olyanra van szükség, amit épp senki sem tud, akkor ott a rádió és az ember kommunikál, segítséget kérhet és kaphat, de ehhez ismernie kell a technikát.

A rádióamatőrkedéssel 14 éves koromban ismerkedtem meg, ott lettem szerelmes ebbe a technikába. Egyenes út vezetett a műszaki pálya felé, így lettem távközlési mérnök, majd sok év tanulás, munkahelyi vezetői tapasztalat, nyelvismeret vezetett oda, hogy rádióamatőr expedícióknak lettem tagja, később szervezője is. A hajózás kezdetben kedvtelési cél volt, majd a szakma és a hobbi összetalálkoztak és így lettem negyven évesen vészhelyzeti rádiókommunikációs tréner a Magyar Jachtakadémián, és így kerültem kapcsolatba számos olyan hajóssal és hajós kalanddal, amelyeknél a kommunikáció és az elektronikus navigáció meghatározó eleme volt a sikernek.

Sok hajós abban a hitben jött be az ajtón hozzám egy tanfolyamra, hogy a rádió az valami felesleges kötelező tartozék, egy drága kütyü, aminek a használatához még egy felesleges tanfolyamot is el kell végezni. Ezt felismerve, számomra az egyik legfontosabb elérendő cél az volt, hogy amikor elhagyja a kadét a gyakorlótermet, már egy hasznos segédeszközként gondoljon erre az eszközre; egy kapcsolat a parttal, vagy egy másik hajóval, amit bátran kell használni, ha szükség van rá!

Folytassuk innen a legközelebb!

Lewis Simon Tóth: Summer 1979 1. rész

A ma 88 éves és Albuquerque-ben (New Mexico, USA) élő szerző jóváhagyásával teszem közkinccsé a több mint négy évtizeddel ezelőtt készült írását.

Soltész Miklós

Szeptember eleje van és pokoli forróság itt New Yorkban. A nyár még tart, de a vakációnak vége van. Reggeltől késő estig dolgozunk ismét, akárcsak egész évben.

Az elmúlt hetek eseményei múlttá ülepednek emlékeinkben. A postás levelek helyett főleg számlákat hoz. Előttem fekszenek az előhívott idei nyári felvételek. Színes hangosfilm tekercseimet vetítem le újra és újra. Az emlékek még frissek, mindez még aktuális, élő.

Papírra kezdem vetni utazásunk emlékeit.....



Európai autóutunk, 1979 nyarán, feleségemmel, Manyival és nevelt lányommal, Eszterrel, aki 13 éves.

Örömmel átrepülnénk Európába minden évben, de ez a mai árak mellett, a rozoga állapotú dollárral lehetetlen számunkra.

Tavaly nyaraltunk két hetet Itáliában a 8 éves amerikai tartózkodásunk után, és ez az utazás keltette fel a vágyunkat egy hosszabb lélegzetű európai látogatásra. Látni akartunk olyan városokat és tájakat, ahol még egyikünk sem járt, és a bolyongást összekötve rokonokkal való jugoszláv tengerparti nyaralás lehetőségével, kidolgoztuk egy 4 hetes autóút tervét. Megvásároltuk a repülőjegyeket, lefoglaltunk hotelszobákat Opátiában és rezerváltunk az útra egy gépkocsit. Aztán a chicagói repülőszerencsétlenség keresztülhúzta számításainkat. Az állítólag konstrukciós hibából lezuhant DC 10 óriásgéphez hasonlóra volt jegyünk, és ezeket a gépeket a vizsgálat előre nem látható időre leállította. Amszterdamból induló utunkat és az ott bérelt gépkocsit feladva gyorsan más lehetőségek után kellett néznünk. Jegyeket kaptunk egy Bruxelles irányú SABENA gépre, és vonatjegyeket vettünk onnan Párizsba és vissza, mert ott várt ránk egy gyári új Renault 5 (Le Car) kocsit 22 napos bérletre.

Az utazás időpontja is eltolódott, az új variáció szerint 2 nap alatt kellett Párizsból a Jugoszláv tengerparthoz érkeznünk, ahol Manyi szüleivel és bátyja családjával fixáltunk le egy közös tengerparti nyaralást. A további tervek szerint egy hét elmúltával búcsút véve tőlük az észak olasz tavak meglátogatása után a francia Riviérára szándékoztunk menni pár napra. Aztán Svájcban és Németországon keresztül, gyermekkori barátomnál, Gusztinál töltve 1-2 napot, Hollandiába megyünk. Amszterdamból Párizsba hajtunk, ahol a kocsit leadva lenne egy csonka hetünk, majd Bruxellesbe vonatozva repülővel érkeznénk vissza New Yorkba. Csodálatos 4 hét terve ez, igaz?

Az utazást megelőző 3 hét a szokásos izgalmakkal telt el. Térképeket és útikönyveket tanulmányoztunk, ajándékokat vásároltunk és beszereztük az egyedül szükséges jugoszláv vízumokat.

A SABENA 747 Jumbo Jetje félig üresen szállt fel velünk július 11-én szerdán este 9:45-kor. Kelet felé haladva a vacsorával és a filmvetítéssel már véget is ért a rövid éjszaka és nemsokára Bruxelles ragyogó napsütéssel várt bennünket.

A repülőtéri kis vonattal robogtunk el az Északi Pályaudvarig, ahol várnunk kellett a párizsi vonatra. Itt ért minket az első kellemetlen meglepetés, mert a zsúfolt nemzetközi gyorsvonaton a folyosón állva kellett megtennünk a 3 órás, 290 kilométeres utat. Rezervált helyünk nem volt, mivel a francia Állam-



vasutak New York-i irodájában a jegyek váltásánál ezt nem tanácsolták szükségesnek.

Az éjszakai nemalvástól és ácsorgástól megviselve érkezünk meg a Gare du Nord-ra, a párizsi Északi Pályaudvarra. Késő délutáni órák voltak, de belső, biológiai időnk szerint 6 órával kevesebb, még délelőtt volt az időkülönbség miatt.

Az álmok városában öreg pályaudvar tipikusan európai képe és nagy tolongás várt ránk.

Rövid bolyongás után a közeli Hotel de Milan-ban találtunk szállást a Rue de Saint Quentin-en. A WC és az esti melegvíz nélküli zuhany a folyosón volt ugyan, de minden barátságosnak és tisztának tűnt. A spórolás kedvéért félredobtuk az amerikai kényelmet, így a vén Európa borostás állal, durva szeretettel ölelt magához minket a viszontlátás izgalmaiban. Egy német vendégelőben ettünk valami kimondhatatlan ragacsot, drága árak mellett, de a sör kiváló volt.



A szálló felé végigsétáltunk a neonfényes boulevardokon, gyönyörködve az esti színes forgalomban, és élveztük a jó közbiztonságot. Végre, életünkben először Párizsban vagyunk, a fények városában. Mióta készülünk erre? Öt éve? Tíz éve?

Vidám szívvel, bizakodva ébredtünk péntek 13-ra. Mintha álmunkban történné mindez. Tegnap még New Yorkban voltunk, most meg Európában térünk magunkhoz.

A reggeli jól esett, a szálló tulajdonosától Viva la Amerika, Viva la France szavakkal búcsúztunk el, és az utcán a világváros forgalmával találkoztunk. Súlyos bőröndjeinket nem tudtuk cipelni. Leadtuk azokat a pályaudvari csomagmegőrzőbe. Elindultunk, hogy felvegyük az autót, és amilyen gyorsan csak lehet délnek hajtvva, estére elérve a Basel melletti Lörrach-ot, Gusztiek vendégei legyünk egy éjszakára. A Gare du Nord-nál az 5-ös számú földalatti szerelvényre szálltunk fel. A gumikerekeken futó hangtalan vasút, a tiszta állomások és a világosan egyszerű átszállási rendszer felüdülést jelentett a szennyes, zajos és rossz közbiztonságú new yorki subway után.

A Renault gyár átvevőhelyén, a 19. kerületben, az Avenue Jean Jaures-en kellemetlen hír várt bennünket. A kocsit még nem szállították oda, és az ügy-

intéző kisasszony azt tanácsolta, hogy nézzünk vissza délután. Reggel 9 óra volt, így türelmemet vesztve a nyomtatott információra hivatkoztam, amely mindössze 1 órai várakozást ígért, míg a formaságokat elintézik.

Az igazgatóval akartam beszélni, aki természetesen nem akart látni. A tisztviselő, hogy csillapítson, mosolyogva mondta: kár mérgesnek lenned, biztos vagyok benne, hogy örülni fogsz, ha estére megkapod a kocsidat. Így is lett.

Felbosszantva és leerve a régfelejtett európai jellegű ügyfélkezelés miatt, bebarangoltuk a város egy részét, és fényképeket csináltunk. Délután, mikor visszamentünk, a kocsni még nem volt ott, így várakozással töltöttünk órákat hasonlósorsú másokkal együtt, kaliforniai magyarokkal is összeakadva.

Végre este 7 órakor aláírtam a papírokat és beszálltunk, szinte boldogan a vadonatúj, ezüstszinű, piros kárpitos, bársonyülésű kis Renaultba. A kilométeróra mindössze 4 kilométert mutatott. Egy fiatalember igazított el a műszerekkel kapcsolatban, aztán feltöltöttük a benzintankot. Ismét meglepetés: 3



dollárt fizettem a benzin gallonjáért (3.8 liter) ami idehaza az Egyesült Államokban 1 dollár körül van. Drága az élet Európában, akár dollárban, akár helyi pénzben nézzük is.

Elég volt pár órát tölteni Belgiumban és 1 napot Párizsban, máris megállapítottuk, hogy az otthon szerzett legfrissebb információink is elavultak az árakat illetően. Emelkednek azok a rakéták sebességével.

Párizs legvadabb forgalmába kerültem bele a szokatlan kis autóval. A pályaudvarnál csak a két kisebb bőrönd fért a csomagtartóba. A két nagyobbat Eszter mellé kellett tenni a hátsó ülésre a többi kis csomaggal együtt. Megnéztük a térképet, és aztán többszöri sikertelen kísérlet után megtalálva a várost körülvevő gyorsforgalmi utat, délnek hajtottam.

A nyári időszámítás miatt későn, csak este 10 óra körül sötétedett ránk a Párizs- Lyon Auto-route du Soleil-on. A Nemours-i pihenőnél elegáns, méregdrága motelben kaptunk szállást. Hosszas próbálkozás után fel kellett adnom a reményt, hogy Gusztit telefonon felhívassam a portással, mivel nem kapott összeköttetést Németországgal. 500 km-re voltunk Lörrachtól, és nem tudtam megmondani, hogy késlekedéseink miatt nem tudunk az ígért időre odaérni.

Bele kellett törődni, hogy péntek 13-án még telefonálni sem sikerül.

A Nap Országútja, a prima francia fizető utak egyike. Sebességkorlátozás csak helyenként van rajta, és mi voltunk az egyetlen délfelé ballagók, 100-110 km-es sebességgel hajtva, mert az új kocsit nem volt szabad megzavarni az első 2 ezer km előtt. Csomagokkal felpakolva húztak el mellettünk nagy és kis autók és sportkocsik 200 feletti sebességgel. Szokatlan volt látni, hogy Európában milyen gyorsan vezetnek az Amerikában maximálisan (ostobán) megengedett 88 km/óra sebességhez képest.

Beaune-nál tértünk le még délelőtt, kelet felé Dijon-nak az A 37-es útra, és ezzel vége is lett az autópályának. Kis francia városkákon, Dole-n, Besancon, Belfort-on haladtunk keresztül keskeny, jól karbantartott utakon a svájci határ felé, és délután 3 óra volt mikor Baselen áthajtva a Lörrach felé mutató jelzéseket figyeltem. Áthaladva a Rajna folyó feletti hídon, balkéz felől, a villamos sínek melletti megállónál megpillantottam Gusztit.

Ott állt esernyővel (felhőtlen ég alatt), pontosan úgy, azzal a sajátos testtartásával, ahogyan Pesten szokott még hosszú évekkel azelőtt, vagy ahogyan utoljára láttam a Broadway-on állni, mikor az idei húsvétkor New Yorkba látogatott családotól. Fékeztem és a nevét kiáltottam. Majdnem összeesett a meglepetéstől. Moziba készült szombati unalmában Baselbe, és éppen nem jött a villamos. Helyet szorítottunk neki a szűk kocsiban.



Már lemondtak rólunk, mondta. Lezuhantunk, karamboloztunk vagy nem volt időnk felénk jönni, gondolták. Átlépve Németországba, Gusztiékhoz értünk egy pazar, kis, teraszos lakásba. Most Klárin volt a meglepetés sora. Később falatozva elcsevegtünk pár órát, de aztán indulnunk kellett. Megbeszéltük, hogy telefonon Olaszországból fixáljuk majd le, hogy mikor nézünk be hozzájuk ismét Hollandia felé hajtva, mert minden függőben volt Klári magyar vízumától, amire Budapestre látogatás miatt vártak.

Búcsút véve, ismét átléptük a német- svájci határt (most sem vetettek egy pillantást sem amerikai útleveleinkre), majd a szelíd francia Jura tájai után az Alpok lélegzetelállító szirtjei között és völgyein át robogtunk Basel-től Zürichnek az E 4-es úton, majd Chur-nál esteledett ránk.

Itt volt az ideje éjszakai szállást találni. A Mothotel Sommerau Chur fényreklámjait megpillantva elhagytuk az autópályát, és 95 svájci frankért kaptunk szobát. Amerikai jellegű, tágas motel-szobánk volt televízióval, fürdőszobával és minden keleti (nyugati) kényelemmel. Minden a megszokott volt, csupán az ára volt duplája az amerikaiaknak.

Az esti sötétedés miatt fogalmunk sem volt arról, hogy hol éjszakáztunk, de másnap, vasárnap, felébredve a svájci tündérvilágban, sohasem látott havas csúcsok közt, festői völgyben találtuk magunkat. 8 óra felé, mikor reggelizni indultunk, a csúcsok még párában álltak, így a fényképezést későbbre halasztottuk.

Önkiszolgáló reggelit kaptunk, amelynek az ára európai szokás szerint benne volt a hotelszoba árában. Méregerős olasz kávé és forró tejet hoztak egy-egy kancsóval, és tetszés szerinti mennyiségben szedhettünk hozzá tányérjainkra sonkát, felvágottakat, sajtokat, lekvárokat, joghurtot, vagy négyféle kenyeret, süteményeket és már nem is emlékszem pontosan milyen másféle dolgokat is. Ha emlékeim nem csalnak, utoljára a Karib-tengeri hajóutunkon volt ilyen szervírozásban részünk. Nekiláttunk reggelizni és ebédelni is egyúttal, mert Opatijáig még nagy út állt előttünk.

A Rajna völgyben délnek hajtva haladtunk a svájci síparadicsom térségében, Davos, St. Moritz vidékén, majd elértük az új San Bernardino alagút 3 km-es földalatti pályáját és Bellinzona-nál a Ticino folyó völgyét és az Olasz Svájcot.

Ticino egy sajátos terület. Az Alpok örök hóval fedett gleccservilága két óriási európai folyó forrásvidéke. Kristálytisza patakok futnak le, kimunkálva a meredekfalú, V alakú völgyeket.

A jégkorszaki erózió U alakú medencéiben a morénák által duzzasztott észak-olasz tavak vize tükrözi a havas bérceket. Mindez délnek a szelíd lombardiai tájakban folytatódik. Ticinoban az észak hűvös nyarának és havas telének képét felváltja az örökzöld mediterrán hatás. Jellegzetesen gazdag botanikai világ uralkodik itt. Évi 2 ezer óra feletti napsütéssel enyhe éghajlatú paradicsom. Pálmafák, színes virágzatú mediterrán növényzet, tiszta és szép városkák, falvak, forgalmas turistaközpontok és fürdőhelyek, kitűnő konyha és jó utak az Olasz-Svájci Riviéra nevezetességei.

Sajnos mindezek élvezésére akkor nem volt időnk. Sietni kellett tovább. Luganót elhagyva Chiasso-nál értük el Itáliát. Az olasz turistairodában utazó csekket váltottam át lírára és 200 liter kedvezményes áru benzinjegyet vettem. Így a benzin literjéért 70 centes átlag helyett 45 centet fizettünk csak. Feltankolva olasz üzemanyaggal Como-n át, Milánót elkerülve keletnek tartottunk a kitűnő autópályán. Forgalom alig volt, így a fizető kapuknál is gyorsan végeztünk. Az olasz utak melletti benzintöltő állomások egyben gazdag árubőséggel rendelkező önkiszolgáló áruházak, élelmiszerboltok és vendéglők is.

Bergamo környékén ezek egyikében kaptunk be állva valami kitűnő harapnivalót, jó kávé kíséretében.



Trieste magasságában a jelzések félrevezettek minket. Letérve a helyes útról már félúton voltunk lefelé a festői fekvésű város felett a szerpentinon, mikor felismerve tévedésünket, visszafordultunk az autópálya felé. A jugoszláv határnál volt az első eset, és az egyetlen is, amikor kézbe vették, kinyitották útleveleinket. Mint már említettem, Jugoszlávia volt az egyetlen ország, ahova mint amerikai állampolgároknak vízumot kellett váltanunk, igaz, nem kellett fizetni érte. Száraz mészkőfennsíkon haladtunk tovább, és ahogy Olaszországot elhagytuk, a jó nyugati utak is megszűntek. Meglehetősen zsúfolt forgalommal 5 óra körül értünk Opatijába. Keresgélni kezdtük a tengerparton a Hotel Imperialt, ahová rezervációnk szólt. Végigjártuk a mintegy 10 km hosszú partvonalat, de a szálló sehol sem volt. Aztán visszajövet megtaláltuk, a főút másik oldalán állt, sárgán, a múlt század emlékeként, de jól konzerváltan, óriási francia ablakkal, lépcsős, görögoszlopos homlokzattal, kristálycsilláros termekkel, akár egy múzeum.

A századforduló és a Horthy világ arisztokratái üdültek benne, kaszinóztak, élvezték a hajdani Abbázia luxus kiszolgálását. Számunkra csalódás volt a Hotel Imperial. New Yorkban, a Jugoszláv Utazási Irodában tengerparti szállodának mondták, és modern épület képét mutatták meg. Most értettük meg, hogy miért kellett az egész összeget, Amerikában szokatlan módon, előre kifizetni.