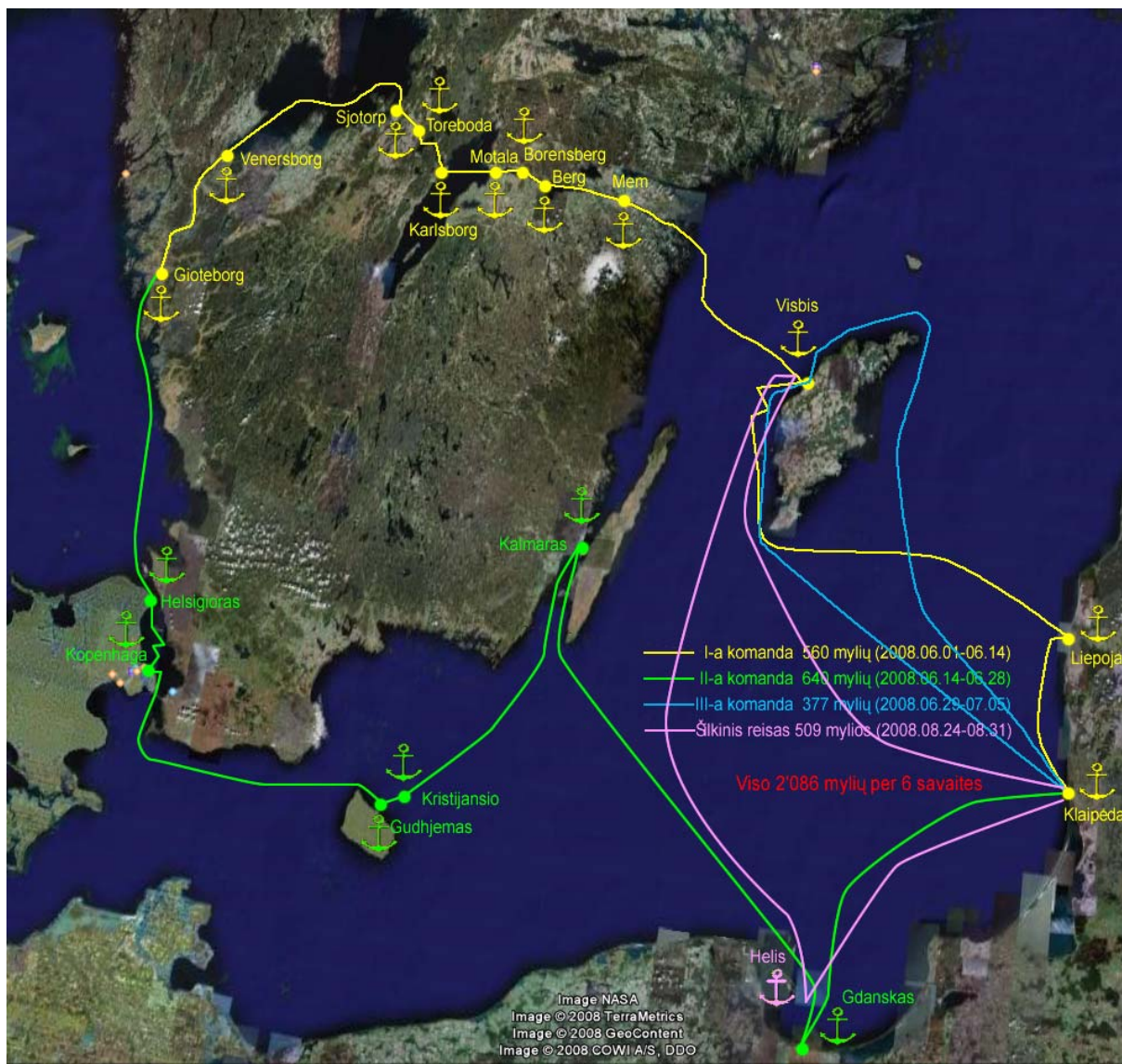


1. Kelionė, už kurią tikresnių nebūna.



Europos žemėlapyje neraskime jūros, kuri būtų patogesnė buriavimui, nei Baltija. Pietinę Europos dalį skalaujanti Viduržemio jūra - perdėm štilinga arba audringa. Šiaurinėje dalyje esanti Šiaurės jūros dalis labai sekli ir pavojinga pučiant stipresniems vėjams. Tik Baltijoje nėra potvynių ir atoslūgių, laisvi nuo navigacinių kliūčių atstumai yra dideli, vėjo visada pakanka. Tačiau, jeigu norite įgyti buriavimo praktiką, reikia pradžioje paplaukioti su patyrusiais buriuotojais. Tam 2007 metų rudenį “KreiserinioBuriavimo Mokykloje” buvo sukurti kvalifikaciniai plaukimai. Tai ne ekskursija ir ne poilsis. Tai mokymosi procesas.

Kiekviena diena, ar ji prabėgtų uoste, ar plaukiant, vienodai vertinga ir pilna naujų patirčių. Buriavimas, burių keitimas, remontas, maisto ruošimas ir poilsis bangas skrodžiančioje jachtoje. Viso to reikia išmokti. Kvalifikaciniuose plaukimuose nėra blogų dienų. Yra tik neteisingos išankstinės nuostatos.



Pirma komanda atvyko iš Vilniaus traukiniu.

2. I-a komanda (2008.06.01-2008.06.14; 11 uostų; 560 mylių).

Komandos sudėtis: Sigitas, Dainora, Audrius, Rimas, Jūratė, Darius, Valdas, Kęstutis, Alma, kapitonas Artūras Dovydėnas. Visi plaukusieji turi II-os eilės vairininko diplomus, bet nėra buriavę jūroje. Šiai komandai pasisekė labiausiai, nes jų laukęs netikėtumų rinkinys atitiko pačius dažniausius gedimų tipus, sutinkamus plaukiant ilgas keliones aplink pasaulį.

Klaipėda, gegužės 29-a diena. Iki kelionės dar 3 dienos. Atvykstu patikrinti laivo stovio, o gegužės 30 atlikti bandomojo plaukimo su jachta “Vakarė”. Tačiau paruošiamieji darbai vyksta ir 29-ą, ir 30-ą dieną, tad jokio bandomojo plaukimo nėra: leidžia vandenį vandens siurblio riebokšliai, sulaužytas ploteris, nesukomplektuotos burės, sulūžęs vairas, visur purvas, įrankiai ir abejonės. Reikalas tame, kad po nuleidimo jachta jau spėta paplaukioti. Sulūžta tai, kas iš principo lūžta išskirtinai retai.

Maža to, gegužės 31-ą dieną, kai turi atvykti pirmoji komanda, darbai visai sustoja, nes “remontininkai” nutaria “pailsėti” sudalyvaudami “Gero vėjo” regatoje. Grįžta visai “pavargę”.

Gegužės 31 dieną 12:00 suskamba telefonas – “mes jau Pilies uoste”, - atraportuoja komanda ir jachtą “Vakarė” perplukdau iš Smiltynės į žemyno pusę kartu su mane lydėjusia žmona Zita. Jachtos



Čia dar labai nedaug daiktų 10-ies žmonių komandai. Veik tiek pat užims provizija.



Variklio skyrius. Kairėje – tepalo siurblys, kuris puikiai tiko ne tik tepalui, bet ir triumo vandeniui pumpuoti.

savininkai tuo metu “ilsisi”, lyg ne jiems būtų mokama jachtos nuoma ir lyg ne jiems rūpėtų, kad nuomotojai būtų patenkinti. Tokiu būdu paprastas charterinis reisas virsta kuo tai daugiau. Nors, laivas čia niekuo dėtas. Tai puikus ir greitas laivas. Jį nužudyti sunku.

Įgula susineša daiktus, pasiskirsto gultus, patikrina produktų sąrašą ir išvyksta į miestą apsipirkti dviejų savaitių trukmės kelionei. Tada žvilgteliu į variklį, kuris skęsta vandenyje. Ištraukiu tepalo lygio matuoklį ir suprantu, kad dėstydamas savo mokiniams apie tepalo lygio didėjimą karteryje nemelavau. Taip būna. Tepalo spalva ne juoda, ne skaidriai gintarinė, o skiesto molio spalvos. Tepalo lygis 4 kartus viršija viršutinės žymos

lygį. Išvada – nauji vandens siurblio riebokšliai yra netinkamo skersmens ir marių vanduo yra pumpuojamas ir į karterį, ir į aušinimo sistemą. Gera pamoka numeris 1.

Tenka skambinti komandai su nurodymu produktus pirkti tik šiam vakarui – remontas dar nesibaigė. Komanda sureaguoja rezervuotai – nepanikuoja, o aš pradedu kurti atsarginį planą ir susitariu su kito laivo savininku, kad jei man prireiks laivo – rytoj jį išsinuosiu ir rytoj pat išplauksiu. Nors atsarginį planą privalėjau sukurti anksčiau, bet pasiseka juo apsiginkluoti paskutinę akimirką.

Vėl Smiltynė. Mat ten yra variklių dievas Mindaugas. Mūsų varikliu jau nebegalima naudotis, tad į pagalbą atplaukia jachta “Baraka” su vieno cilindro dyzeliuku, laisvai patraukiančiu 10 tonų sveriančią “Vakarę”.

Vakare Smiltynėje vyksta “Gero Vėjo” regatos uždarymas. Šią regatą remia “Kreiserinio Buriavimo Mokykla”, tad man, kaip rėmėjui, vienaip ar kitaip pasiseka – sudalyvauju, pasakau trumpą kalbą (o gal ir ne), bet širdy padėkoju visiems, kad dalyvavo. Mūsų komanda irgi įsitaiso prie staliuko ir ramiai praleidžia vakarą. Svarbu būti kartu, o ne plaukti ar stovėti. Štai ir



Jachta “Baraka” tempia 5 kartus už save sunkesnę “Vakarę”.



Gegužės 31 diena – “Gero Vėjo” regatos uždarymas.

valandas, tai laikys ilgai.

Pakeičiame alyvą karteryje, pabirbinam variklį dvi valandas – laiko. Dėkui Mindaugui. Tik Liepojoje randame jo paliktą švarkelį laive. Su dokumentais, pinigais ir raktais nuo namų. Kaip pasielgėm? Ogi sąžiningai. Palikome viską Liepojos uosto viršininkui ir perspėjome Mindaugą – kur viską rasti. Tai irgi patirtis. Juk laivas išplaukė penkioms savaitėms. Laimė – pirmą uostą pasirinkome dar šiame Baltijos jūros krante. Mindaugas, galiausiai, atsiima viską ir nustemba, kad net pinigų būta.

- Marijau, įdėk į laivą atsarginius 5 litrus tepalo.

prasideda kvalifikacinio plaukimo teikiama nauda: problemų supratimas, jų sprendimas ir gero ūpo išsaugojimas, kaip pagrindinis uždavinys.

Po vakarėlio prieinu prie motoristo Mindaugo:

- Na, pasakyk tiesiai, ką gero padarei su vandens siurbliu.
- Atvirai?
- Atvirai.
- Padariau chaltūrą. Užtepiu silikono. Bet jei laikys dvi



Birželio 1 diena – išplaukimas.

- O kam? Variklis tepalo “nevalgo”. Viskas bus gerai.



2008.06.02 8:31. Kursas – Liepoja.

momentu gali grąžinti atgal, sustabdyti jūroje – savo pavardę, aiškiai sušuk savo vardą ir tėvavardį. Visa tai - kaip slogus sapnas, kaip priminimas, kad žmonės patys gali sau komplikuoti gyvenimą. O dabar..., trumpas raportas uosto dispečeriui Radio-32, leidimas iš eismo reguliavimo tarnybos Radio-5, dėl viso pikto prisidavimas pasieniečiams Impulsas-3 ir mes jau jūroje. Kursas – Liepoja. Vėjas – 2 balų rytų brizas. Burės – didžiausios. Įgula patenkinta. Rodos visi vargai ir bėdos liko krante ir nuo šiol jokių gedimų, jokių problemų. Tik jūra ir mes. Navigacija, uostų suradimas, įplaukimas,

Žinau, kad viskas bus blogai. Jei nepasiimi lietsargio, - pradeda lyti. Galiausiai, taip ir atsitinka tolimiausiam Švedijos kampe.

Rytojaus dieną, birželio 1-ąją, jau savo eiga nuplaukiame iš Smiltynės į Pilies uostą. Produktų pirkimas ir vežimas į laivą su Sigito Opeliuku trunka geras tris valandas. Pagaliau viskas suruošta, visi pasiruošę ir apie 11 valandą vakaro išplaukiame į jūrą. Išplaukimo procedūra, Lietuvai įstojus į Šengeno erdvę, pasirodo įtartina paprasta. Tiesiog atsišvartuojame ir išplaukiame. Atsimenu, kaip tai vyko Sovietmečiu. Atrodė, kad sunkesnės procedūros nėra pasaulyje, kad bet kuriuo



Kiekvienas uostas – tai nauja patirtis. Kvalifikaciniame plaukime pageidautina, kad būtų aplankyta kuo daugiau nepažįstamų uostų.



Termostatas variklyje Volvo MD3.

švartavimasis. Nieko nėra maloniau su gera įgula, kuria ji tapo po dviejų savaitių plaukimo. Prisiminus – nuostabu, kokie greitai ir tikslūs buvo įgudusios įgulos veiksmai po dviejų savaitių praktikos Gote kanale, Švedijoje.

1.1. Liepoja

Prisišvartuojame 11:19. Birželio 2 diena. Uostas – 10 Eurų, jei stovėsime pusdienį. Dar plius 10 Eurų, jei liksime nakvoti. Tai 69 Litai. Plaukėme 12 valandų ir 20 minučių, nuplaukėme 45.4 jūrmylės. Įplaukiant ir išplaukiant iš uosto reikia suderinti veiksmus su eismo reguliavimo tarnyba VHF-11. Šaukinys “Liepaja radio”.

Nors mūsų tikslas – Gote kanalas, tačiau specialiai pirmu uostu parenku Liepoją, už 45 mylių nuo Klaipėdos.

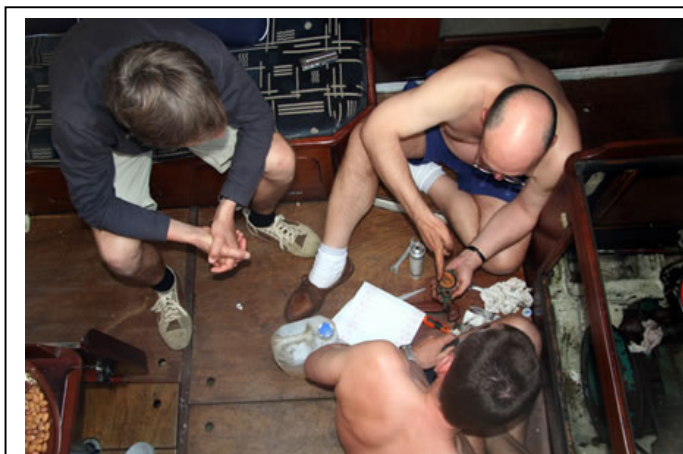
Nauja įgula turi apsiprasti ir bent po pusdienio pavaikščioti tvirta žeme. Pats uostas įdomus tik

tu, kad jis nepažįstamas ir reikia susigaudyti ženkluose, įplaukimo farvateriuose. Kartą pabuvojęs uoste, visą gyvenimą prisiminsi – kaip į jį įplaukti. Taip kaupiama patirtis.

Kiekvienas uostas – puiki vieta sutvarkyti laivą. Viena moteris, plaukiodama kartu su vyru jachta, taip apibūdino savo išpūdį, kuris jai liko iš buriavimo – “buriavimas – tai jachtos remontas prabangiausiuose pasaulio uostuose”. Iš dalies ji teisi. Kurgi kitur, jei ne uoste, galima sutvarkyti smulkius gedimus. O jų, pasirodo, būna. Įplaukdami į Liepoją pastebim, kad variklis arti perkaitimo ribos. Variklio temperatūros rodyklė ant raudono sektoriaus jau po pusantros valandos nuo variklio įjungimo. Gota kanalas – tai mažiausiai 5 dienos plaukimo po 8 valandas kiekvieną dieną. Taip, su tokiu varikliu plaukti į kanalą negalima.

Ką daryti? Kol įgula vaikšto po miestą, suku mintį, kodėl gali kaisti variklis. Vanduo iš išmetamojo vamzdžio bėga, vadinasi vandens siurblys veikia. Užkimšti variklio aušinimo kanalai? Panašu. Viskas byloja apie tai, kad neveikia termostatas ir nenukreipia aušinimo į cilindrų galvutę. Tiesiog teka vanduo aplinkiniu kontūru, neaušindamas variklio.

Bet kur gi termostatas šiame variklyje? Esu buriuotojas, ne mechanikas. Pradedu ieškoti knygučių ir man pasiseka. Randu VOLVO MD3 aprašymą. Švediškai. Kodėl Volvo MD3? Ogi todėl, kad paveikslukas panašiausias į variklį, kuris stovi “Vakarėje”. Bandau nuspėti, kurie varžtai slepia termostatą ir man pasiseka dar kartą – švediškai “termostatas”



Turite turėti ne tik buriavimo, bet ir mechaniko patirties, bei būti bet kada pasiruošę imti veržliarakčius į rankas, bei susitepti jas tepalu. Tik tas, kuris vieną kartą yra pakliuvęs į bėdą, kitą kartą su ja susitvarkys daug lengviau, nei naujokas.

vadinasi “thermostat”. Raimondas Šiugždinis kartą pasakė frazę, likusią mano atmintyje visam gyvenimui – “fortūna, deja, nėra paskutinėje vietoje”.

Štai šiuo momentu pasireiškia gerosios Kęstučio savybės. “Kas, termostatas? Ardom? Žinoma!”. Vienas būčiau daug blogiau jautėsis be Kęsto dalyvavimo.

Atsukam, nuimam. Tarpinė – mirusi. Termostatas – surūdijęs, bet darinėjasi. Kame gi priežastis? “Žiūrėk, čia kažkokios šiukšlės”, - rodo Kęstas į senos subyrėjusios guminės sparnuotės liekanas,

užkimšusias termostato kanalą. Kęstas nežino, kas tai per šiukšlės, bet aš žinau. Kažkas, kas keitė subyrėjusią sparnuotę vandens siurblyje, nepaieškojo – kur dingio subyrėjusios sparnuotės gabalai. Tai buvo pernai, nes pernai variklis perkaito ir “užkalė”. Šiomet, kaip sakė man savininkas, variklis per žiemą buvo “sąžiningai” perrinktas, suremontuotas ir paruoštas darbui. “Petronis” tai darė neskubėdamas, vakarais. Viską labai gerai padarė, - toks buvo pasakojimas, kurio patikrinimui užteko atsukti du varžtus.

Dėl viso pikto pilnai atidarome termostatą. “Ar mes gerai padarėme”, - vėliau paklausiu švedą mechaniką. - “Žinoma, kad gerai. Dabar bent neturite problemų su perkaitimu. Gal kiek ir daugiau naudojasi degalų, bet tai menkniekis palyginus su kapitaliniu remontu. Tiesa, variklis turi kitą problemą”, - atsako jis judindamas smagratį pirmyn ir atgal. “Matote, koks liuftas? Alkūninio veleno guoliai išsidėvėję. Šio variklio jau nebegalima stipriai ‘varyti’. Tik mažomis apsukomis”.

Dabar visą laiką vanduo cirkuliuos cilindrų galvutėje, kol vandens siurblys varys vandenį į aušinimo traktą. Variklis išils tik iki 40 laipsnių (vietoj 85 pagal Celsijų), bet niekada neperkais. Kadangi tarpinės nėra, užtepam termostato kraštus hermetiku (visada turėkite, ir kuo geresnio) ir prisukam. Valandą padžioviname, užvedame. Taip pagydėme variklio “prostata”. Dabar jau galima leisti kanalais. Jokių problemų ateityje su varikliu negali būti.

O-o-o, kaip mes klydome. Niekas net nesitikėjo, kas mūsų laukia. Retai kas matė, kaip variklis iš vieno metalo gabalo tampa dviem metalo gabalais. Ir ne pačioje patogiausioje remontui vietoje. Blaivia galva sunku net pagalvoti, kad variklio tvirtinimo varžtai gali būti priveržti ”ant garbės žodžio”. Kad po nuleidimo ir bandomojo plaukimo varžtų užveržimas nepatiktas. Kad ten, kur turi būti 4 varžtai, yra tik trys, iš kurių vienas įsuktas ranka. Bet, apie tai vėliau.

1.2. Visbis

20:00, jau gerokai įvakarojus birželio 2 dieną laivas išplaukia iš Liepojos į vakarus. Visbyje jis atsidurs tik birželio 3 dieną 22 valandą, užtrukęs kelionėje 26 valandas ir nuplaukęs 207.1 jūrmyles. Uosto kaina ten – 300 SEK, arba 111 Lt. Elektra ir vanduo įskaičiuotas į kainą, dušas – 5 SEK, arba 1.85 Lt 4-ios minutės. Monetas galima išsikeisti pas uosto kontoroje.



Išplaukus iš Liepojos – štilis. Bet po 34 minučių atėjo vėjas.

Tačiau dabar, birželio 2-os dienos 20-ą valandą, tvyro visiškasis štilis. Slėgis truputį



Pasikeisdami per naktį pabūriavome iki Hoburgo. Bangos iki metro, kursas – halfvindas.

kyla. Šiaurėje formuojasi tamsūs garbanoti debesys. Kursas į Hoburgo kyšulį 282 laipsniai. Į Fariozundą – 320 laipsnių. Tad tikras kursas paaiškės tik po to, kai papūs vėjas. O kol kas laikomasi 290 laipsnių ir plaukiama su varikliu. Pagal prognozes, vėjas gali sukilti iki 10 metrų per sekundę. Kryptis – šiaurės rytai. Tad jau uoste paimtas vienas rifas grote ir pastatyta trečia genuja. Aišku, plaukiant be vėjo, nepadeda nei šios, nei didesnės burės. Vandens paviršius – kaip veidrodis.

Tačiau jau po 34 minučių ateina vėjas ir tingulys momentaliai dingsta. Vėjo fronto riba aiškiai matosi ant veidrodinio vandens paviršiaus. Raibuliais papuošta tamsiai mėlyna vėjo linija greitai artėjo prie laivo. Bac, ir burės prisipildė vėjo, laivas krypteli ir nučiuožia. Stebuklas.

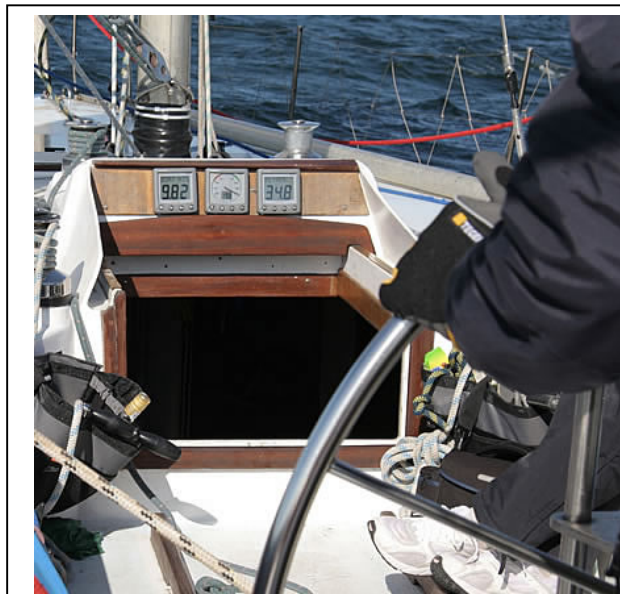
Naktį vėjas sustiprėja iki 8 metrų per sekundę. NNE. Puikus halfvindas. Greitis virš 8 mazgų. Truputį kylame, bet prie Hoburgo

krintame iki bakštago. Birželio 3 dieną 11:00 mes aplenkiamo Hoburgo kyšulį (pietinis Gotlando salos kampas), pakeičiame groką į štorminį, ir, vėjui dar sustiprėjus, nukreipiame jachtą link Karsio salų, kurios yra už 23 mylių.

Gera... Saulė, bangos, kilvateris kunkuliuoja. Vėjas dar pastiprėja. Jau visi ant dešiniojo borto. Apsirengę šiltai, nuotaika puiki. Net Alma jaučiasi gerai, nes dar nesusipažino su undinėmis, kurias vėliau pamatys per kajutės iliuminatoriaus langą, pilnai panirusį po vandeniu.

- Dabar mums galas, - pagalvoja ji.
- Bet visi jaučiasi ramiai. Tame skaičiuje ir kapitonas. Vadinasi, dar nėra taip blogai, - prisimena Alma.

Prie Stora Karsio vėjas pakeičia kryptį 60 laipsnių į kairę ir dabar pučia iš šiaurės. Pakeitęs kryptį – sustiprėja. Jau 22 mazgai. Jau 26 mazgai. Jau 28 mazgai. Jachta stipriai pasvirusi plaukia aštrių beidevindu išvystydama 8-9 mazgų greitį. Forštevenis skrodžia bangas, apipildamas



Kursas – Hoburgas. 9.82 mazgo, vimpelinio vėjo greitis 19,8 mazgo. bakštagas, lygus kilis. Tai bent plaukimas.



8,98 mazgo, aštrus beidevindas, vimpelinio vėjo greitis 22-24 mazgai, laviruotė į Visbį.

visus purslų krušą, o viena banga įvirsta tiesiai į kokpitą.

- Imkite bliūdus ir semkite,
- nuskamba komanda. – Vanduo nespėja nutekėti drenažiniais vamzdžiais.

Visi šlapi.

- Dabar žinome, kodėl gera turėti guminius batus, - konstatuoja Sigitas, su pavydu žiūrėdamas į mano guminukus.

Vanduo iš kokpito išsemiamas, likutis išbėga pats ir vėl “sausas”. Langai iš kokpito į kajutę patys užsidaro momentaliai.

- Kai man gulint gulte ant

galvos pasipylė kibirai vandens, iš karto prisiminiau, kad buvo liepta uždaryti liukus, - linksmi prisimena Jūratė.

“Jei vėjas ir toliau kils, keisime trečią genują į štorminį stakselį”, - pamanau. Juk ne varžybos. Tačiau vėjas pasiekia 26 mazgus gūsyje ir nusistovi prie 22-24 mazgų vidurkio. Vairuoja Sigitas, po to Rimas, kai pamatau jį kabant ant galinio relingo, bejėgiškai nusvėrus rankas. Prie vairo Rimas bemat atkunta ir nustoja maitinti žuvis. Visi kiti laikosi daugmaž gerai. Nors yra ir daugiau pablyškusiųjų. Valdas, pavyzdžiui, sėdi kajutėje užsimerkęs. Jam irgi bloga. Bet laikosi.



Uostas – tai ne tik prieglobstis laivui ir dušas kūnui. Tai vieta, kur galima išsidžiovinti.

Jūratė ir Alma iškritusios gultuose. Dainora, Audrius, Kęstas, Rimas ir Sigitas – jaučiasi puikiai.



Džiūstam. Džiūsta išsemti pajolai, džiūsta gultai ir rūbai, džiūsta alaus atsargos.

Vakarop vėjas truputį rimsta. Vienu šlagu ramiai pasvirę “išpjaunam” į Visbio vartus. Vėsu. Uostas tuščias. Mano senas draugas Bo, uosto savininkas, moja nuo krantinės.

Birželio 4-ą dienos ryte komanda patraukia į miestą, o aš pradedu vykdyti savo slaptą misiją. “Kas miesto galva? Nežinau”, - atsako į mano klausimą dėl miesto mero. Ilgai aiškinu savo ieškomo žmogaus pareigas. Vadinu jį meru, valdytoju, politiniu lyderiu, miesto šeimnininku. Nei vienas pavadinimas nesukelia Bo galvoje jokių asociacijų, o aš vos neprarandu viltį surasti miesto merą, kad sutarčiau su juo dėl “Žalčių Karalienės” regatos ir sužinočiau jo

pavarde, kurią Klaipėdos meras Rimantas Taraškevičius žadėjo įrašyti į mandagų laišką. Taip mano sugalvota, kad buriuotojai parodys iniciatyvą ir užmegs draugiškus ryšius tarp dviejų jūrinių miestų Klaipėdos ir Visbio. Juk Visbis paskutiniu metu tampa visų lietuviškų savaitinių reisų uostu. Gražus ir artimas, o kartu savo grožiu toks tolimas nuo mūsų apniukusio dangaus, pilkų pastatų ir tamsiai apsirengusių žmonių.

Visbyje esu ne pirmą ir ne dešimtą kartą. Bet labai mėgstu šį miestą, visada pateikiantį dar neatrastą savo pusę. Šį kartą pasuku iš uosto pakrante kairėn. Atrandu Botanikos sodą ir susimąstau. Kas atrado poreikį turėti mieste botanikos sodą atšiaurioje Baltijos saloje? Kas sukūrė verslo planą šiai investicijai, kuri neatsimoka? Tai ne bulvių ir lašinių gurmanų idėja. Tai kitokios pasaulėžiūros žmonių poreikis, rodyti savo pavyzdžiu meilę ir pagarbą gamtai ir savo artimam.



Botanikos sodas Visbyje.



Tiltelis per dirbtinį upelį.

Botanikos sodo idėja man pasirodė, kaip meilės žmonėms ir gamtai junginys su kūrybiškumo pradų. Jai atsirasti, ko gero, prireikė ne vienos kartos brandumo, perduodamo tėvų vaikams, o senelių - anūkams.

Dar pasivaikščiojęs grįžau į uostą. Mano renkami suvenyrai iš aplankytų uostų (lėkštės su miestų pavadinimais), seniai kabo ant sienų. Net Faro salos lėkštė. Tad iš Visbio jau nėra ką vežti namo, išskyrus atgaivintus prisiminimus.

Kas nebuvo Visbyje, turėtų tenai nuvykti bent kartą gyvenime. Tai nuostabus ir išpuoselėtas miestas.

Komanda pilna išpūdžių grįžta į laivą. Per tą laiką surandu reikalingus žmones iš informacinio centro ir Visbio komunos, suderinu “Žalčių Karalienės” regatos pateikimą Gotlando salos informaciniuose leidiniuose. Tai mano misija. O komanda gamina vakarienę. Šiandien vakare išplaukiame.

1.3. Mem – Gote kanalo pradžia

Birželio 5 diena, 0:24. Jachta



Visbis – mėlynosios vėliavos uostas. “Vakarė” – mėlynosios vėliavos laivas, tausojantis aplinką. Vėliava su avinėliu – Gotlando salos vėliava.



Laivas – tai ne klasė. Jūrlapius galima nagrinėti vėsinantis alumi. Artėjant prie Norra Fallbadan švyturio už kurio miriadais salų ir neaišku, kur yra mūsų kelias.

pilnomis burėmis ir pučiant silpnam šiaurės vėjui išplaukia iš Visbio uosto kursu 321 laipsnis. Už 66 mylių – švyturys Norra Fallbadan – įėjimas į Švedijos pakrančių salyną. Pavojingas kursas į švyturį – 353 laipsniai. Visa tai yra informacija, surinkta prieš plaukimą. Tai šturmano darbas. Jei nukryptume nuo kurso pavėjui tiek, kad pelengas į švyturį taptų 353 laipsniai, tektų venduoti. Bet kol kas vėjas leidžia laikytis reikiamo kurso.

Naktis rami. Budėjimai keičiasi, o 10:30 vėjo nelieka. Koordinatėse 58°16.821N

17°13.024E užvedamas variklis, kuris mus stumia dar 31-ą mylių iki Mem-o. Iš kur visa tai žinau? Iš laivo žurnalo, kuris pildomas kas valandą. Taip yra daroma visos kelionės metu.

Žymimi visi įvykiai. Ženklų traverzai, kursų pasikeitimai, skaičiuojamos variklio moto valandos. Tai labai naudinga informacija, išliekanti ilgai po reiso.

Vaizdingomis pakrantėmis pasiekiamo Mem – pirmą Gota kanalo šliužą. Pasisukam prieš vėją, nuleidžiame groką, švartuojamės. Nespėjus užgesinti variklio, prieina šliuzo budintis ir sako, kad jau penkios valandos po pietų ir tai yra jo darbo pabaiga. Bet, jei mes norime, jis kilstelės mus į vidinį ežerėlį. Galime plaukti į šliužą. Vartai atidaryti.



Matomumas geras, nelyja. Bangavimo nėra, galima ramiai susirasti visas bojas, kurias ne taip lengva įžiūrėti.



Audriaus starkis. Sigitas pagavo tiek lydekų, kiek nėra sugavęs per visą savo gyvenimą.

Atsišvartuojame. Pirmyn. Atgal. Vėl pirmyn. Laivas elgiasi keistai. Lyg neturėtų vairo. Sukinėju šturvalą į kraštines padėtis – nieko. Jau visi įtariai žiūri į mane. Kilsteliu achterliuko dangtį. Žvilgteliu į vairo plunksną. Pasuku šturvalą. Baleris nei krust.

- Nesisukinėja vairas, - pranešu visiems gerą žinią. Atsargiai pristumiu laivagalį prie molo ir Valdas su švartovu iššoka į krantą. Tvirtiname priekinį švartovą, kai iš kajutės išlenda Kęstučio galva.
- Aš tuoj viską sutvarkysiu. Atsisuko vairo traukės veržlė. Palaikyk tvirtai šturvalą, tuoj įkalsiu pirštą ranka.

Kęsto gultas – po vairo trauke. Jis ją stebėjo gulėdamas gulte ir turėjo laiko susipažinti artimiau. Pora smūgių, veržlė, raktas.

- Viskas tvarkoje, - sako Kęstas. Po to visą kelionę tikrinome šią vairo traukės veržlę. Kęstas ją priveržė tinkamai. Daugiau nebeatsisuko. Bet šį kartą strioko būta. Kas žinojo, kad traukė nukris jau

prisišvartavus, kad nebus bangavimo ir stipraus vėjo, nešančio jachtą be vairo į krantą.

Tačiau šliuzas jau uždarytas. Liekame kanalo pradžioje. Gaminame vakarienę. Nuotaika puiki. Kas siuva bures, kas žvejoja, kas ruošia stalą – Dariaus gimtadienis. Tekila liejasi laisvai.

1.4. Gota kanalas – 1-a diena

Birželio 6 diena. 9:00 ryto vietiniu laiku (minus 1 valanda nuo lietuviško). Kontora



Šliuzas vietovėje Mem, kur prasideda kanalas.



Tvarkomos burės: džiovinamos, adomos, sudedamos į burmaišius.

atvira, susirenka laivų nač-finai. Sumokama 6500SEK už kanalą (1SEK=0,3716Lt). Jachta įplaukia į pirmą Gota kanalo šliuzą iš 58-nių. Laukia 190 kilometrų kelionė iki miesto Sjotorp prie didžiausio Švedijos ežero Vanern krantų. Šį vandens kelią statė 58 tūkstančiai Švedijos kareivių laikotarpiu nuo 1810 iki 1832 metų. Nors kanalo iniciatoriui Baltazarui fon Platen prireikė 22 metų vietoj planuotų 12-os, Švedija dabar eksploatuoja šį vandens kelią be didesnių pakeitimų jau 176 metus. Sako, kad Švedija pastatė vidinį kelią ekonominiais tikslais. Mat plaukioti Kategato ir Zundo sąsiauriais pro

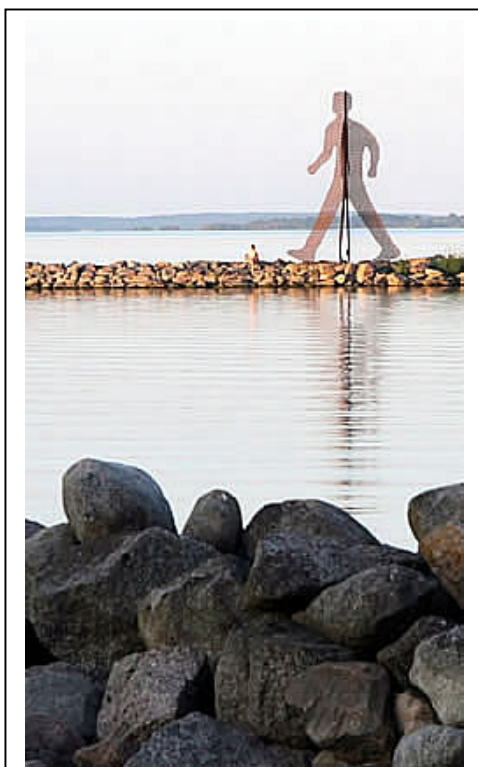
karingas danų tautas buvę nuostolinga.

Oficialiai kanale sezonas prasideda birželio 9-ą dieną. O iki sezono įleidžiami “konvojai” kas antra diena: birželio 2, 4, 6 ir 9. Konvojus – kai kiekviename šliuze nėra budėtojo. Jis važiuoja mašina paskui karavaną ir atidarinėja šliuzus. Dalyvavimą konvojuje reikia suderinti iš anksto telefonu. Viskas buvo atlikta, tačiau paskambinus iš Visbio mums pasakė, kad konvojuje nėra vietos. Alternatyva laukti birželio 9-os neviliojo, tad Audrius, pasitėkęs visą savo žavesį, išsikovojo, kad kanalo tarnautojai mūsų priėmimo klausimą apsvarstytų susirinkime. To susirinkimo nuosprendis – priimti. Valio. Plaukiame konvojuje dvi jachtos ir du kateriai. Jau prie pirmos žalios gairės kateris sustoja ir pradeda vartyti kanalo planus. Paskui atsigręžia į mus. Rodau, kad gairę reikia palikti dešinėje. Kateristas linktelį dėkingumo ženklą ir pajudame vėl.

Lėtai plaukiame kanalu. Greitis apribotas 5-iais mazgais, kad laivų keliamos bangos neplautų



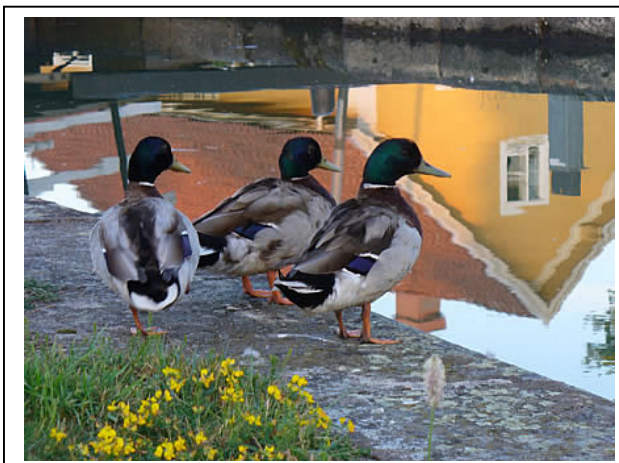
Kanalo tiltai pasikelia, kai tik konvojus priartėja prie jų.



Žmogus prie Bergo. Priekyje 7 šliuzai.

Vakaras prabėga greitai. Ne tiek jo ir daug, atplaukus 21-ą valandą. Rytoj anksti keltis, kad 9:00 pajudėti su visais. Vakariene, dušas ir labanaktis. Esu plaukęs kanalu 1999 metais. Tada man ši kelionė atrodė kaip nuostabiausia, kada nors patirta. Ir dabar, praėjus 9 metams, savo nuomonės nepakeičiau. Ramiai

krantų. Tokį greitį išvystome mažiausiomis variklio apsuksimais. Kanalas baigiasi rytinėje Roksen ežero pakrantėje, Norsholm miestelyje. Prie kiekvieno šliuzo susirenka daug žmonių pažiūrėti į laivus. Šviečia saulė, vėjo nėra. Visą Roksen ežerą perplaukiame su varikliu. Pirmos dienos pabaigoje, sugaišę 12 valandų ir nuplaukę 30 jūrmylių, švartuojamės Bergo miesto šliuzų papėdėje, esančioje vakarinėje Roksen ežero dalyje. Papėdė dėl to, kad priekyje tikras kalnas, į kurį pakilti sustatyti 7 šliuzai iš eilės, o po to dar du. Šis pirmas šliuzų kaskadas padaro įspūdį. Nors toliau kanale yra ir daugiau kaskadų, pirmasis pats įspūdingiausias. Vanduo ežere 24 laipsniai pagal Celsijų. Maudomės. Sigitas nuplaukia net iki žmogaus silueto, pastatyto ant seklumos priešais uostą. Išlipęs į seklumą, jis vos didesnis už metalinio žmogaus kulkšnis.



tekantis laikas, sustojimai, visa tai turi kelionės prieskonį. Tik nereikia galvoti, kad po savaitės reikia būti darbe.

Vidinis balsas man pasako – “paimk žiūronus ir pažiūrėk į stiebo viršų”. Taip ir padarau. Pamatau dvi nutrūkusias achterštago gijas. Prie pat viršaus.



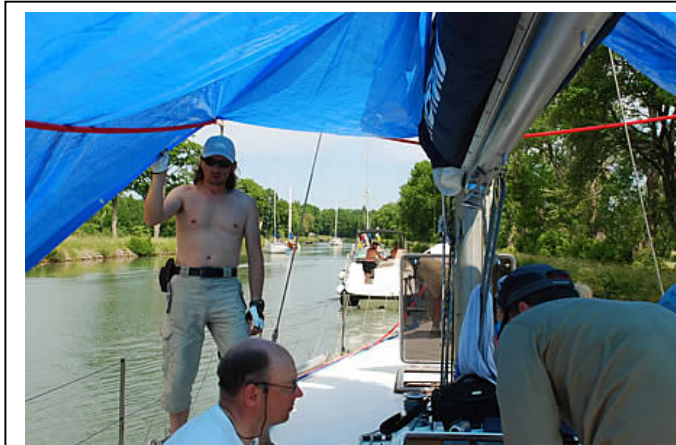
Šliuzų kaskadas prie Bergo - visas pusdienis darbo.

1.5. Bergas – Borensbergas. 2-a diena

Birželio 7 diena. Pajudame 9:00, atplaukiame į Borensbergą ant Borneo ežero kranto 17:00. Nuplaukiame 11.8 jūrmylės per 8 valandas.

Diena vasariška. Kepina saulė. Šilta. Net per daug. Įgula greitai įgunda dirbti šliuzuose. Priekyje falšborte blokelis (abiejuose bortuose), per kurį pervertas priekinis genujos šotas, tapęs švartovu. Kitas jo galas ant gervės.

Galinis švartovas pervertas per spinakerbraso blokelį ir baigiasi ant gretimos gervės. Belieka tik retkarčiais sutraukinėti švartovų perteklių, nes keliamės aukšty. Visada šliuzuose verta pasirinkti vietą šliuzo gale, nes priekyje, atidarius šliuzo sklendes, plūsta stipri srovė ir tampo laivą. Stovint gale viskas daug paprasčiau. Darbą su gervėmis pamėgsta moterys. Dainora ir Jūratė. Darbas krante lieka vyrams: Dariui, Valdui ir Audriui. Iš šliuzo į šliuzą laivą traukiame už švartovų. Kęstas ir Sigitas su kobiniais atsistumia nuo šliuzo sienų, kad laivas nesitrintų bortais. Nors kituose laivuose švartavimosi darbus atlieka du žmonės, mums visiems smagu dirbti dešimčiai.



Nors ir ne sezonas, kanalai pilni laivų.

Kanale nemažas judėjimas. Jachtos, kateriai. Mes išsiskleidę tentą, po kuriuo ne taip



Akviadukas prie Ljungbro. Kanalo gylis – 3 metrai.

karšta. Šiandien yra vėjas, bet mums pavėjui. Degalų kiekis bake mažėja. Paklausiame kanalo darbuotojo apie degalinę. Pasirodo, degalinės yra kanalo pradžioje, gale ir viduryje. Viduryje – tai Motala, kurioje būsim rytoj. Šiandien mūsų kelias baigsis Borensberge, kuriame pirsime duonos. Visų kitų produktų turime pakankamai. Dainora, Jūratė ir Alma pakaitomis ką nors gamina, o vyrai plauna indus. Nuotaikos – nerūpestingos. Banguotos

jūros įspūdis nublanko ir liko tik prisiminimai apie virstančias bangas į kokpitą ir akį merkiančias undines per iliuminatorius. Mums, lietuviams, šis Švedijos vidaus vandens kelias kelia susižavėjimą. Namie nėra nei uostelių, nei kavinių, nei dušų, nei Nieko. Kada nors bus.

1.6. Borensberg-Motala-Karlsborg. 3-a diena



Garlaiviukas turi šiuolaikinį variklį. Mes nutariame, kad dūmai rūksta iš specialios buržuikės, kurioje tam yra deginama akmens anglis.

Birželio 8 diena.

Norint patekti iš Borensbergo į Motalą, reikia perplaukti nedidelį Boren-o ežerą. Pajudame 8:30, nes šliuzų nėra ir visi pajuda tada, kai nori. Motaloje esame jau po 3 valandų. Pilamės kurą (83,33 litrus po 15.6SEK už litrą. 15:20 iš Motalos su dyzelgrotu, nes plaukiame į vakarus per Vattern ežerą, o vėjas iš vakarų, 8 metrai per sekundę, 19:33 švartuojamės Karlsborge. Tai įėjimas iš Vattern

ežero į kanalą. Nuplaukiam 27,5 mylios.

Ryte oras ramus. Tad Boreno ežerą kertame ne su burėmis. Nutariame Motaloje kiek pastovėti, papildyti degalų ir apžiūrėti miestą.

Miestas mus pasitinka savo šurmiliu. Uoste stovi degalinė, bet, kai prie jos priplaukiame, švedas pasako, kad kuro nėra. Persišvartuojame.

Dar kartą nueinu prie degalinės. Ateina kanalo prižiūrėtojas. Klausiu, kaip čia yra, kad nėra kuro? Atsako, kad kuro yra, bet į automatai reikia kišti banknotus, o ne bankinę kortelę.

Siuntu dėl achterštago, dėl burių. Mat Mem-e ištraukėme visas bures iš burmaičių. Pasirodo, kad turime I-ą ir III-ią genujas, bei du (kažkodėl) štorminius stakselius be rąsų. Jachtoje randame 10 šekelių ir susukame juos vietoj rąsų į vieną štorminį stakselį. Oi, kaip pravertė jis mums kelionėje jūromis...

Rašau savininkui dėl netvarkingų burių. Jis stebisi: rąsai turi būti visose burėse. Tik grįžus į Klaipėdą paaiškėja, kad burės, kurios turėjo būti forpikė, guli sandėliuke. Savininkas išleido mus nesukomplektavęs laivo. Taip pat pranešu apie achterštagą. Jį reikia keisti ir su tokiu achterštagu aš niekur jūromis neplauksiu.

Troso gijos remiasi viena į kitą ir taip sukuria trosų standumą. Jei nors viena yra nutrūkusi, trosas tampa išspausdamas nutrūkusią giją iš kitų tarpo į išorę. Spyruokliuojantis stovintis takelazas leidžia rangautui judėti, dėl ko trosas gali nutrūkti nuo laivo smūgių į bangas dėl ragauto masės inercijos. Savininkas nieko nesupranta. Achterštagas buvo tvarkoje. Gal. Bet kai galiausiai Gioteborge randu verfę su kranu ir įrankiais, ruošdamasis nuimti achterštagą, pamatau, kad atlaisvinus achterštago įtempimą pats achterštago trosas pradėjo



Jūratė senovinėje telefono būdelėje. Kairėje – laivo alkūninis velenas.



Vairuoja Valdas.

išsisukinėti. Suprantu, kad trosas buvo “nusuktas”. Išvada: kažkas įtempdamas achterštą ir sukdamas įtempimo ratą nelaikė troso galo su raktu. Tad kartu suko ir patį trosą, kol dėl amžiaus ir neteisingo elgesio gijos nutrūko. Tik Karlsborge komanda mane įkėlė į 19,5 metrų aukščio stiebą. Vaizdas, kurį pamačiau, nenuramino – nutrūkė 6-ios, o ne 2-i gijos iš 12-os. Ačiū dievui, troso viduje yra dar vienas trosas, kokių 6 mm diametro, kuris ir laiko stiebą.

Bet dabar, Motaloje, ieškau 12 mm chamuko, kurį galėčiau uždėti ant achterštą, kad troso gijos toliau nesiskirtų ir trosas nespnyruokliuotų. Bent jau remtųsi gijos viena į kitą nuo tos vietos, kurioje uždėsiu chamuką. Kanalo darbuotojo dėka randu automobilių dirbtuvę ir chamutą joje. 10 SEK. Vis geriau, negu nieko.

15:20 atsišvartuojame iš Motalos. Vėjas stiprėja ir 19:33, švartuojantis Karlsborge, jau pučia gūsiuose iki 30 mazgų. Prie to paties tiltelio stovi kelios jachtos. Viena iš jų su CA (angl. *Cruising Association*) vimpelu (vimpelas

po kairiuoju zalingu rodo jachtos įgulos narių, dažniausiai kapitono, priklausomybę kokiai nors organizacijai). Prieinu. Anglai pažįsta mano draugą Graham Cattel iš CA. Tokia vimpelų nauda – gali momentaliai surasti draugų ir pažįstamų. Anglai keliauja iš vakarų į rytus. Paskui – Ryga. Apie Klaipėdą girdėję, kad ten remontuojamas uostas ir nėra infrastruktūros, tad tenai neplauksia.

Elektros nėra, bet mums jos ir nereikia – generatorius gerai krauna akumuliatorius, o



Šilti viršutiniai drabužiai – svarbu. Kojos uždengtos nuo vėjo kokpite šala nestipriai.



Stiebo aukštis – 19.5 metro virš vandens. Virš jo – 1,5 metro antena, tad laivui reikia 21 metro po tiltais.

telefonų baterijos dar nesibaigę. Einam į dušą maudytis ir į skalbyklą skalbtis. Karlsborge, kaip niekur kitur, skalbimo mašinos nemokamos. Tik reikia turėti skalbimo miltelius. Kituose uostuose skalbimo mašina 20SEK (7,4Lt), milteliai dar 10 SEK (3,7Lt).

Rytojaus dieną Karlsborge vėjas nurimsta. Vėl saulėta ir šilta diena. Keliuosi į stiebą patikrinti achterštą. Kadangi jis tvirtinasi stiebo pusėje, žiūrinčioje į achterį, mane kelia su groto falu. Strachuotė – spinakerfalis.



Prakastas kanalas prie Forsvik į Vikeno ežerą toks siauras, kad jame negali prasilenkti laivai.

Strachuotė yra būtina. Kartą esu kėlęs žmogų į stiebą su spinakerfalu. Pačioje viršūnėje spinakerfalas įstrigo bloke. Gerai, kad naudojome stachuotei groto falą. Žmogus atsikabino spinakerfalą ir galėjome jį nuleisti su kita virve. Jei jos nebūtų – tektų kyboti ten tol, kol nerastume kokio nors sprendimo. Aišku, sprendimą visada galima rasti. Kad ir priplaukti prie kitos jachtos ir su jos falais perkabinti žmogų. Bet anas atvejis buvo kritiškas. Neturėdami kietos sėdynėlės kėlėme žmogų aprištą virve, kuri spaudė kojų kraujotaką. Toks būdas blogas tuo, kad žmogus negali ilgai būti suveržtas.

1.7. Karlsborgas – Toreboda. 4-a diena

Birželio 9 diena. Kol žvalgomės į stiebus, ateina 11 valanda. Nepastebimai lekia laikas. Šiandien 17:40 sustosime Torebodoje ir nuplauksime 25 mylias.

Mūsų kelias iš Karlsborgo driekiasi per Bottensjon ežeriuką link vaizdingo, vingiuoto ir seklaus Viken ežero. Siaurumoje, Forsvike, dar vienas nedidelis šliuzas, keliantis aukštytį.

Vikenas – tai atskira istorija Švedijos vidaus vandenyse. Nors tai natūralus ežeras, tačiau pusė jo yra žmonių pagilinta. Ežere akmuo ant akmens, dar ir su medžiu, išaugusiu šalia. Kartais farvateris toks neženklus ir bauginantis, kad pasimeti – kurlink sukti.



Vikeno ežeras toks vingiuotas, kad kelio sutrumpinimui (taupo apie 5 mylias), miške prakastas dirbtinis kanalas. Vairuoja Audrius.



Vikeno ežero siaurumos.

Traukiame link Torebodos ir niekas negenda. Nors šviečia saulė, bet pučia šaltas šiaurės vėjas. Torebodoje nakvosime. Tai paskutinis uostas prieš galinį Gote kanalo uostą Sjotorpą. Už jo – Kuršių marioms plotu prilygstantis ežeras Vanern ir laivus leidžiantis žemyn Trolio kanalas. Už jo – Gioteborgas, leidžiantis upe žemyn.

Torebodoje dušai, žvejyba (tiesa labai produktyvi, nes Sigitas pagauna 5 lydekas ir verdame žuviene, kad net šaukštas stovi atvėsusioje žele). Nors keptos lydekaitės su svogūnais, kaip

nutaria visi, skaniau už žuvienę. Jau Sjotorpe Sigitas mums prisipažįsta, kad paleido 5 kilogramų lydeką, nes niekas jau nenori žuvies. Visi paprieštarauja ir Sigitui nieko nelieka, kaip tik įrodyti, kad ir čia yra žuvies.

Taigi, Toreboda. Matomai tai pramoninis miestas, nes labai daug tamsaus gymio “švedų” veido bruožais primenančių pakistaniečius. Dėl moterų, apsigobusių skaromis, niekas neturi abejonių, kad tai islamo moterys. Šie žmonės net ir kalba ne švediškai, o kažkokia tiurkų kalba. Vietiniai moterų nekalbina.

Nekalbina ir mes. Torebodoje, t.y. vienmintėje vietoje visame kanale, matėme kad vietiniai žvejoja. Visur kitur – tik mes tepėmės rankas į žvynus.

Ryte, birželio 10, atsidaro informacinis centras. Einu pakalbėti dėl galimos pagalbos su achterštagu. O ir mechanikas nepakenktų. Iš variklio varva dyzelinas. Stūmoklių “pirštai” kala. Generatoriaus dirželis laikosi ant “Marytės plauko”.

Mergina, dirbanti informaciniame centre, prisipažįsta, kad prieš metus dirbo Sjotorpe šliuzo prižiūrėtoja ir pažįsta tenai labai rimtą žmogų. Skambina. Duoda ragelį man. Aiškinu – ko reikia. Sutariame, kad atvykę jam paskambinsime ir jis padės kuo galės. Bet laukti taip ilgai neteko. Jis pats privažiavo mums bestovint viename iš šliuzų ir pasakė, kad dėl achterštago jis sutarė su vienu specialistu iš Mariestad-o (Vanern ežero pakrantėje, 20 km į pietus nuo Sjotorpo). Tiesa, rytojaus dieną specialistas nežino, kuo galėtų padėti, bet vietoje randame kitą mechaniką, kuris pagelbsti su varikliu, už tai paprašęs nei daug, nei mažai – tūkstančio. Perskaičiavus iš Švedijos kronų – tai 100 Eurų.



Vikene vairuoja Dainora.

1.8. Toreboda – Sjotorpas. 5-a diena



Tai ne pasviręs fotoaparatas. Taip pasvyra 10 tonų sverianti jachta be burių pučiant šoniniam 37 mazgų vėjui (8 balai pagal Bofortą). Gylis 2.7 metro. Tiesa, kaip vėliau išsiaiškinome, lotas meluoja 60 centimetrų. Tad tikras gylis 3,3 metro, o mūsų gramzda 2,3 metro.

Birželio 10 diena.

Išplaukiame 11:00 iš Torebodos. Atplaukiame į Sjotorpą 17:30, nuplaukę vos 10 jūrmylių.

Nežinau, koks oras buvo birželio 10-ą dieną Lietuvoje, bet Švedijoje siautėjo vėtra. Gūsiuose iki 40 mazgų (kiek pastebėjome), arba 20 metrų per sekundę, arba 8-9 balai pagal Bofortą. Lenkė medžius, laužė smulkias šakas, nešė smėlį ir sudžiūvusius lapus. Šiandien įvertinome, kokia nauda iš to, kad žemėlapyje miškai pažymėti žaliais plėmais. Ten užuovėja. Ten, kur nėra žalių plėmų, negalime mažinti greičio, nes

vėjas šoninis. Plaukiame pasvirę be burių. Prašome šliuzų tarnautojų laukti mūsų su atidarytais šliuzų vartais, nes jei stabtelėsime palaukti, - mus išmes į krantą. Visi mus supranta labai gerai. Prie vieno šliuzo visgi tenka stabtelėti. Laivo nosį tuoj pat vėjas nupučia pavėjui. Tenka apsisukti. Laimei toje vietoje būta kanalo praplatėjimo. Vos telpame. Kitoje vietoje tiltas neatsidaro laiku. Stebime tai iš didelio atstumo slėpdamiesi miškelyje. Tiltas laukia

katerio iš kitos pusės. Lyrestad-e sustojame ir pietaujame, nes geležinkelio tiltas atsidaro pagal grafiką.

Pagaliau švartuojamės Sjotorpe. Gotės kanalo pabaiga. Švedai šį kanalą vadina “Skyrybų kanalu”, nes poilsiniais laivais plaukioja poros, kurioms reikia įveikti 58 šliuzus. Ne visų porų šeimininkiai santykiai atlaiko šį išbandymą.

1.9. Diena Sjotorpe. 6-a diena

Birželio 11 diena prabėga Sjotorpe. Keturi iš mūsų išsinuomoja dviračius. Kiti veikia kas ką. Aš tvarkau variklį. Mechanikas keičia generatoriaus dirželį. Senasis vakar galiausiai nutrūko. Užvedam. Dirželis pradeda rūkti. Starteris trina į dirželį. Nuimam starterį,



Gota kanalo emblema.

“nušmorgeliuojam” (nuzuliname “šmorgeliu”) visai nereikalingą ir keistai atrodantį išsikišimą ant starterio, braižantį dirželį, ir problema išspręsta.

Toliau. Reguliuojame vožtuvus. Vieno cilindro vožtuvai turi per didelius tarpus. Tada, tvarkome kuro sistemą. Leidžia žemo spaudimo kuro siurblys. Ardome. Tarpinė sukietėjusi į ledynmečio laikų mamuto kaulą. Keičiam naują. Senąją tenka iškrapštyti atsuktuvu. Keičiam poveržlę po žemo slėgio siurblio dangtelio varžtu. Leidžia. Dedam kitą – ok.



Generatoriaus dirželis išlaikė tik iki Sjotorpo. Gerai, kad turėjome atsarginį.

Iš stambaus kuro filtro vandens separatoriaus varva dyzelinas. Nuimam ant jo užmautą plastikinį nupjautą “pet” butelį, kuris užsuktas izoliacija – dyzelis pasipila laisvai. “Originali konstrukcija”, - pastebi švedas. Pasirodo, separatoriaus stiklinės stiklas įskilęs, kraštai nudaužyti, tarpinės sukietėjusios. Keičiame. Rezultate – dyzelinas nebėga.

Randame barškantį rėmą ant kuro padavimo vamzdelio. “Kas tai galėtų būti?”, - klausiu. Nesu mechanikas. Esu buriuotojas. Profesionalas atsako – “tai vamzdyno tvirtinimo kronšteinas. Tuoj rasiu prie ko jis turi būti prisuktas”. Pažada – ir padaro. Kaip koks stebukladaris.

Sumoku švedui 1000 SEK. “Ar tai sąžininga kaina”, - klausiu



“Ešeriukas nusibaigė nuo blizgės”, - pagailejome žuvies. Bet čia ešeriukas suvizgino uodega ir nuplaukė. O blizgė liko.

dėl viso pikto, kad būtų paklausta ir, jei kaina nesąžininga, švedą graužtų sąžinė iki jo dienų pabaigos. “Sąžininga”, - atsako. Paspaudžiam vienas kitam rankas. Dabar jau su varikliu negali būti jokių problemų. Taškas.

“Tik nesuk variklio didelėm apsuksom. Alkūninio veleno guoliai išdile”, - perspėja švedas. Bet mes ir “nesukam”. Visą laiką plaukiame laisvomis apsuksomis.

Su gera nuotaika vakare susėdam, aptariam nueitą kelio etapą, paplanuojam likusįjį. Rytoj kelias per didžiausią Švedijos ežerą – Vanern.

1.10. Sjotorpas – Vanersborg



Du žvejai. Audrius kairėje, Sigitas dešinėje. Audrius paleisdavo žuvis, o Sigitas – ne. Ir kodėl aš geriau suprantu tuos žvejus, kurie žuvų nepaleidžia? Nesuprantu.

Birželio 12 diena. 10:00 pajudame iš uosto. Sekančios dienos 0:52 švartuojamės Vanersborge. Nuplaukiame 73 jūrmyles.

Pradžioje plaukiame su burėmis į šiaurę, nes pietinis kelias mums netinka. Ten yra tiltas, kurio aukštis 18 metrų. O mūsų stiebas su antena – 21 metras. Tokiu būdu nepažiūrėsime pilies Mariestad-e. Vėjas – 2 balai. Kryptis – NNE. Plaukiant beidevindu greitis pakankamas, tačiau aplenkę šiaurines kardinalines bojas sukame į vakarus ir greitis krenta. Keičiant kursą dar pavėjau ir lendant tarp salų, tenka kurti

variklį. Toliau vėjas vis labiau rimo, kol galų gale visas ežeras tapo dideliu veidrodžiu. Iš paskos plaukęs kanadiečių burlaivis dar bandė laviruoti, bet greitai atsiliko ir suprato, kad prieš štilį yra tik vienas ginklas – “geležiniai šotai”, t.y. variklis ir iškeltas grotas. Įtempiname šiuos “šotus” ir judame penkių mazgų greičiu. Atsiranda padidinta variklio vibracija. Nutariu, kad mechanikas sumažino apsuksas, dėl to atsirado vibracija.

Į vakarą vėjukas pakyla. Bet mums sukantis į pietus į Vanersborgą – mažai tepadeda. Kairėje jau matome miestą, bet mūsų kelias eina į mišką. Paskui vedlinių linija pradeda skirtis nuo farvaterinių bojų rodomo kelio ir mes po truputį sukamės

kairėn link tilto. Susisiekiame su tiltu VHF 9 kanalu. Pažada atidaryti kai tik priartėsime. Tuo metu visiškai sutemsta. Tiltas šviesoforas užsidega žaliai ir staiga vėl raudonai. Šalia plaukusi vokiečių jachta metasi į “kelkraštį”. Mes irgi dėl viso pikto pasitraukiame į dešinę arčiau vandens kelio polių. Žiūriu į šviesoforą ir nieko nesuprantu – kodėl jis staiga persijungė į raudoną. Bet greit viską suprantu, kai tamsos siena prieš mus sukaikia laivinės sirenos balsu. Tai laivas. Tokio pločio, kaip tarpas tarp tilto atramų. Štai kodėl nieko nesupratau. Tiltas kaip tiltas, atramos kaip atramos, naktis kaip naktis. O kad ta naktis tarp tilto atramų – tai metalinis laivo korpusas – taip ir nesusigaudžiau. Tiesa, mūsų pasitraukimo į dešinę pakako, kad laivas praplauktų.



Vanern ežeras. 73 jūrmylės štiliaus.

Už tilto sukame kairėn ir švartuojamės prie tiltelio. Vėlu. Jau pirmą valandą nakties. Visi krenta į guolius. Poryt atvažiuoja antra komanda į Gioteborgą. Mums lieka viena diena jį pasiekti. Truks-pliš.



Trollhattan kanale šliuzų nedaug, bet jie kelia arba leidžia net po 7 metrus kiekvienas. Jokių srovių. Viskas vyksta labai ramiai.

1.11. Vanersborg – Perstorp tiltelis

Birželio 13 diena.

Penktadienis. Kai kas sako, kad jei penktadienis sutampa su mėnesio 13-a diena – tai ne prieš gera. Taip ir buvo. Ši diena mums parodė, kad variklis gali sugesti 2 kartus per vieną dieną.

Iki Gioteborgo 38 mylios Trolio kanalu ir upe. Išplaukiame 7:20 ryte. Diena graži ir viskas žada greitą kelionės pabaigą. 9:30 įplaukiame į Trollhattan šliuzus. Kanalo mokestis 775 SEK (arba

287 Lt). 10:50 išplaukiame iš paskutinio šliuzo. 12:10 užgesintas variklis, nes pradėjo rūkti dūmai ir dingio variklio aušinimas.

Kažkokių stebuklingu būdu per kelias akimirkas į denį buvo išneštas vienas inkaras. Nelaiko. Dar vienas. Nelaiko. Mes plūduriuojame viduryje siauros laivybinės upės. Gylis 12 metrų. Neša srovė. Pasroviui sala, kurios link mes judame.

Prisitraukiame su priekiniu inkaru ir taip duodame laivui judesį. Pavairuojame prie kairiojo upės kranto. Gyliai keičiasi. 8 metrai, 6 metrai, 4 metrai, 2 metrai, metras dvidešimt, bet dar nesėdime. Laivo priekiu esame virš seklumos. Matosi žolės. Metame priekinį inkarą. Atsileidžiame. Laivagalį “priirkluojame” prie kranto dviem keptuvėm. Metam antrą inkarą. Stovim.

VHF 9 kanalu pranešu eismo tarnybai, kad dėl variklio problemų stovime ant inkaro prie 375 bunos. Tarnyba patikslina, ar tikrai? Taip, tikrai. Prie 375-os. Ok.

Pradedame variklio ardymą. Pradžioje – vandens siurblys. Viskas gerai, sparnuotė sveika, sparneliai sveiki. Tada prapučiame visus vandens padavimo į termostatą vamzdžius. Užsikimšimo nėra. Negi termostatas užsikišo žolėmis? Reikia palaukti ir pagalvoti. Galvojam su Kęstu – “jei visas aušinimo traktas laisvas, bet jame necirkuliuoja vanduo, tai gal užsuktas vandens paėmimo kranelis?”. Viską surenkam, išgausinti termostato ardymo perspektyvos, užvedam, atsukam vandens paėmimo kranelį.... Viskas veikia. 14:00.

Išvada: kranelis buvo atsuktas tik kelis apsisukimus ir dėl vibracijos užsisuko pats. Va tai taip.



Kęstas leidžia priekinį inkarą. Alma ir aš – tikriname ir patariame.

Per tą laiką išverda sriuba. Reikia pasakyti įgulai komplimentą. Kai vieni sprendžia problemą, laisvi nuo jos sprendimo nevaikšto aplinkui susiėmę už galvų, o stengiasi palaikyti remontininkų jėgas šviežia sriuba. Ačiū.



Yra šlapio darbo. Kas savanoriai? Audrius “irkluoja” su keptuve.

Tačiau sriubos valgymą trumpam atidedame, kol nenusiimsime nuo inkarų. Maža kas. Gal už upės vingio link mūsų plaukia didelis jūrinis laivas, vos telpantis upėje? Keliamė inkarus. Nors falškiliu lengvai lietėmės į minkštą nuo povandeninės augmenijos dugną, nuo inkarų nusiimame lengvai. Plaukiame labai patenkinti, kad patys suradome problemą, patys ją išsprendėme ir nereikėjo raudonuoti prieš gelbėjimo

komandos mechanikus dėl savo pačių žioplumo.

Už kelių upės vingių sutinkame vilkiką. “Jūs jau sutvarkėte variklį?” – šaukia vilkikas. “Taip”- atsakome. Vilkikas pasuka paskui mus atgal. Reikia pasakyti, kad pranešdami eismo tarnybai apie priverstinį sustojimą farvateryje pagalbos neprašėme. Matomai ir vilkikas būtų mus nubuksyravęs į saugų uostą be užmokesčio. Taip dirba švedai.

Dar vienas šliuzas ir mes upėje. Pakyla priešinis vėjas (16-18 mazgų). Variklis stipriai vibruoja. Aplink lygumos, bet tolumoje matosi kalvos. Už jų bus mažiau vėjo. Užaina staigus, kapojantis lietus. Denyje lieka tik Kęstas. Jis vairuoja. Tačiau lietus greit



Perstorp vietovė. Ant tiltelio plakatas: “Švartuotis draudžiama. Gioteborgo vandenvalos įmonė”.

baigiasi. Plaukiame lygumos pakraščiu. Krantai apaugę maldais. Priekyje kairėje už kokių 60 metrų matosi tiltelis, dešinėje krūmuose kiek toliau – prišvartuota jachta.

18:03 iš variklio pasigirsta metalo džeržgimas. Lyg kas šmireliu pjautų seno bėgio gabalą. Laisva pavara. Ramu. Kęstas atidaro variklių skyrių. “Kęstai, aš mažais postūmiais įjunginėsiu pavara, kad datrauktume iki tiltelio”, - pasakau ir tuoj pat vėl išjungiu pavara kaip nudegintom rankom nuo



Delegacija ant Perstorp tiltelio bando susikalbėti švediškai.

pasigirdusio šurpau garso.

- Ne,- atsako Kęstas. –
Reikia visiškai
išjungti variklį.
Atsiskyrė greičių
dėžė ir per plyšį byra
žiežirbos.

Po tokios naujienos
išjungiame variklį tuoj pat. Įgula
pakelia štorminį grotą (toks buvo
ant giko). Burė aiškiai per maža
10-ies tonų laivui. Srovė neša
mus į priekį, o vėjas priešinis.
Sugebame skersai paplaukti iki



Netaisys – nevažiuosi.



Tai ne taip blogai, kaip atrodo. Pasidėjus pagalvėles po šonu galima ir snūstelėti.

kito kranto ir įgauti greičio.
Apsisukame per vėną,
paplaukiame kiek pasroviui
atgal, kad prie tiltelio
priplauktume mažu kampu prieš
vėją. Pavėjui priplaukti negaliu
– niekada nesustosime. Prieš
vėją švartuotis irgi negerai –
netekus eigos srovė vis tiek neša
nevaldomą laivą. Švartuojamės
prieš bet kokius kanonus:
pasroviui, bet prieš vėją. Kai
visiškai sustojame vandens
atžvilgiu, esame per žmogaus
žingsnį nuo tiltelio. Valdas,
išsitreniravęs Gote kanale

švartuotis, tuoj pat atsiduria ant tiltelio, bėga atgal ir
riša galinį švartovą. Sustojame pačioje tiltelio
pabaigoje. Dar kiek ir srovė būtų pranešusi mus pro
šalį.

Žvilgteliu į variklį. Rodos visas tepalas iš
karterio išteko pro žiojėjančią plyšį tarp variklio bloko
ir sraigto kojos. Tepalo neturime. Tad pirma – reikia
tepalo. Antra – jei tepalo ir turėsime, tai variklio
nesutaisysime. Jis tinka tik remonto dirbtuvėms.

Kęstas buria su raktais. Randa, kad vienas
tvirtinimo varžtas užlūžęs variklio bloke, sveiki tik du
iš keturių (ketvirto nėra ir nebuvo). Varžtai su
šešiakampe įduba galvutėje. O tokio rakto raktų dėžėje
nėra. Kęstas bando prisukti varžtą kitomis
priemonėmis, bet priėjimas toks, kad stipriai
nesuverši, galais pirštų su jėga neprisuksi. Neviltis.

Tačiau po kiek laiko Kęstas prisuka vieną
varžtą, pereina prie kito. Ten priėjimas geresnis.
Prisuka. Pažiūriu – atrodo, kad abi metalinės dalys,
variklio blokas ir sraigto koja, susiglaudę ir plyšio tarp
jų nesimato. Atsiranda viltis. Jei dar tepalo gautume,



Bendravimas ir savitarpio pagalba – kaip
klįjus komandai.

kurio savininkas neįdėjo Lietuvoje, galėtume laikyti, kad susitvarkėme savo jėgomis.



“Suklijuotas” variklis.

Išlipame ant tiltelio. Širdyje daug ramiau. Nesame viduryje upės, o stovime saugiai prisirišę. Dabar galime daryti ką nori. Nors už pastatų matosi degalinės vėliavos, visas tiltelis aptvertas spygliuota viela, kabo spynos.

- Tai Kėstas gali nuplaukti,- siūlo Alma.
- Ne, negalime taip rizikuoti. Gal krante šunys, gal apsauga. Geriau bandome derybų

keliu gauti pagalbą. Štai garsiakalbis. Matyt kažkur yra ir mikrofonas,- prieštarauju idėjai plaukti į krantą.

Randame mygtuką, garsiakalbyje pasigirsta švediškai “ja”. Prašau atidaryti vartus angliškai. Gaunu kažkokį atsakymą švediškai ir garsiakalbis nutyla. Po kiek lako vėl bandau susisiekti. Tyla. Po trečio karto tik vienišas “ja” pasigirsta ir daugiau nei žodžio.

Po 15-os minučių atvažiuoja “kablukas”. Išlipa mergina su juodomis darbinėmis kelnėmis ir grubiais kareiviškais batais. Kalba angliškai sunkiai. Raktų ji neturi, bet ir stovėti čia draudžiama. Paaškinu, kodėl stovime draudžiamoje vietoje, paprašau nupirkti tepalo degalinėje. Kiek padvejojusi, mergina paklausia kiek jis gali kainuoti. Duodu per tvorą jai 500 SEK ir tuščią tepalo kanistrą, ant kurio parašyta reikalingo tepalo rūšis. Moteris dingsta su mūsų pinigais. Bet po kurio laiko grįžta su 5 litrų Shell sintetinės alyvos kanistru. Kaina – 449 SEK. Audrius rodo man butelį degtinės po skvernu, tačiau aš purtau galvą. Tai moteris, jauna, kokia čia degtinė. Gal koks paprastesnis dėmesio ženklas ir tikty, bet dėkoti anksti. Mums dar reikia šešiakampio rakto.

- It's the best I can do for you, - atsako mergina į rakto suradimo prašymą.
- Bet jūs vienintelis žmogus visoje Švedijoje, kuris turi galimybę mums padėti. Gal turite pažįstamą arba draugą, kuris supranta įrankiuose. Štai jums varžto nuolauža, pagal kurią galima parinkti raktą. Tokių raktų namie turiu, bet namai Lietuvoje,- bandau ieškoti išeities iš beviltiškos padėties.

Pasiseka. Mergina dar kartą išvažiuoja. Grįžta jau su raktu. Atsidėkojame šokolado plytele.

- Reikia vėl viską atsukti ir išvalyti





Jūratė laivų, kurie plaukioja upe, fone.

niekam neduodu. Dabar jis tampa auksiniu. Ardome, plauname su benzinu, išspraudžiame hermetiko į siaurą plyšį. Viską rankomis. Suveržiame. Ir laukiame išdžiūstant. Jau naktis. Jei dabar užvestume ir išplauktume, turėtume du kelius. Pirmas – jei viskas gerai, tai turėsime tamsoje lysti po tiltais ir nemiegoti naktį, nes liko dar 10 mylių. Antras – jei viskas blogai, tai tamsoje neberasime nei kelio atgal prie draudžiamo tiltelio, nei kito tiltelio ekstremalioje situacijoje. Tad nutariame nakvoti. Priedo, kad visi jaučia, kad mums pasisekė. Tokią problemą sutvarkėme patys! Ir ne dėl to, kad turime patyrusį mechaniką. O dėl to, kad kartu padėdami vienas kitam pasiekėme daugiau, nei kiekvienas atskirai galėtų.

Galiausiai praradęs pasitikėjimą klaipėdiškiais variklio remontotojais, tikrinu visus variklio tvirtinimo varžtus. Kas antrą tenka paveržti.



Švartuojamės Goteborge. Komanda puikiai suderinusi veiksmus.



Antros komandos sutikimas su duona ir druska.

sujungimo vietą, kad dėl kokios nors šiukšlės vėl tepalas neišsipiltų iš karterio, - priverčiu viską pradėti iš naujo. Geras kapitonas – tai miegantis kapitonas.

- Čia kažkokios tarpinės liekana, - rodo Rimas. Tikrai, tai tarpinės dalis. Vadinasi, negalime be tarpinės suveržinėti.

Bet turime hermetiko, kurį saugau visos kelionės metu ir

1.12. Perstorp – Goteborg

Birželio 14 diena. Diena, kai antra komanda autobusiuku atvyksta į Goteborgą, iki kurio dar 10.7 jūrmylės.

10:00, papildę tepalo, užvedam variklį. Varikliukas sukasi kaip laikrodukas. Jokios vibracijos dabar, ir tolimesnės 3 savačių kelionės metu. Bet yra dūmų. Kažkur švirkščia dyzelinas ant įkaitusio karterio ir garuoja. Rasime.

13:50 Goteborgas. Dušas, lengvas daiktų rinkimas ir 15:00 – atvyksta antra komanda.

1.13. Išvados

1. Praktika jūriniame buriavime – tai ne tik vairavimas, šturmano darbas ir burių reguliavimas. Sėkmingo kreiserinio buriavimo garantas – mokėjimas daryti teisingus sprendimus, kuriems priimti nėra laiko.
2. Jei iš šio pasakojimo kas nors suprato, kad pirmai įgulai nepasisekė su neparuoštu laivu, juos reikėtų pataisyti. Pirmai komandai labai pasisekė, kad ji savarankiškai susitvarkė absoliučiai su visais keblumais, kurių



I-a komanda su diplomais, nebedalinamais Gote kanalo nugalėtojams, kaip buvo 1999 metais, bet pagamintais pagal mano diplomo pavyzdį. Ačiū Audiui.



Naktis. Gioteborgas. Laukianti kelionė autobusiuku iki Stokholmo, o iš ten keltu į Rygą. Išsiskiriame labai susidraugavę.

- kelionės pradžioje niekas negali žinoti.
3. Ir trečia. Kuo daugiau kelionėje būna nepatogumų, tuo kelionės dalyviai labiau nutolsta į du kraštutinius. Susipriešinimo, arba susidraugavimo. Kas sugeba prisitaikyti ir toleruoti kitus - pelno pagarbą ir draugiškumą.

Dėkoju Sigitui, Dariui, Jūratei ir Rimui už plaukimo

nuotraukas, kuriomis jie pasidalino.

* * * P A B A I G A * * *



Kvalifikacinio plaukimo aptarimas Riešėje po mėnesio, 2008 metų liepos 12-ą dieną. Tą dieną gimė dar viena bendrų planų idėja ateičiai.