

2. 1000-mečio Odisėja

2.2. III dalis: X-as etapas Lisabona - Londonas.

Įstrigusi frazė:

“Per šią naktį atsiklaupiau mažiausiai 3 tūkstančius kartų”

Linas Baublys, X-o Odisėjos etapo kapitonas po naktinio įplaukimo į Temzę.



Pietūs kokpite (kai dievas Neptūnas tai leidžia).

2.2.1. Glaustai - priminimas.

Kelionė prasidėjo 2008 m. gegužės 14 dieną:

II aprašymo dalis:

- a) geg.14 Skrydis iš Vilniaus per Prahą į Madridą, kur atvykome 14:00;
- b) geg.14 Nuomotu automobiliu 490 km iš Madrido į Almeriją;
- c) geg.15 Darbas Almerijoje: uostas, skalbyklos, maistas, apgyvendinimas;
- d) geg.15 IX komandos atvykimas;
- e) geg.16 Sutiktuvės krantinėje, IX komandos išsikraustymas į viešbutį;
- f) geg.17 X-os komandos apgyvendinimas laive, maistas, skalbimas;
- g) geg.18 Sraigto keitimas, išplaukimas;
- h) geg.19 Gibraltaras;
- i) geg.21 Lisabona. Sutikimas Lisabonoje;
- j) geg.22 Sutikimas Lisabonoje;

III (ši) aprašymo dalis:

- k) geg.23 Išvykimas iš Lisabonos;

- l) geg.28 Atvykimas į Dubliną, miestas ir Gineso muziejus;
- m) geg.29 Sutikimas Dubline, priėmimas Lietuvos Ambasadoje;
- n) geg.30 Keturių vėjų mokykla, susitikimas su bendruomene, vakaronė ir balius laive;
- o) geg.31 Išplaukimas iš Dublino;
- p) birž.3 Trumpas sustojimas vakare Doveryje pasipildyti degalų;
- q) birž.4 Londonas, komandų pasikeitimas, plaukimas po Tiltu, sutikimas krantinėje;
- r) birž.5 XI komandos išplaukimas, mūsų viešnagė lietuvių namuose, išvykimas naktį į Lietuvą.

2.2.2. Lisabona – Dublinas 2009.05.23-27 arba 1'000 jūrmylių laviruotės ir torpedų atakos

Mano straipsnis, rašytas 2009-05-25 dieną plaukiant ir patalpintas Odisėjos tinklapyje www.1000odiseja.lt rubrikoje Žinios -> Buriavimo fanams

1'000 mylių skiria Lisaboną Portugalijoje nuo Dublino Airijoje, o prognozė žada priešinius vėjus, tad jau trečią parą laviruojame aštrių beidevindu. Vėjas tai sustiprėja iki 21 mazgo, tai aprimsta iki 12 mazgų. Kol nutolome nuo Portugalijos krantų, “štapavome”



2009-05-23. Išplaukus iš Lisabonos. Krabo koja.



2009-05-23. O čia pats krabas. Atrodo didelis, tačiau mėsytės jame yra labai ir labai menkai.

(daužėmės į priešines bangas). Bet dabar nutolome ir plaukiame Šiaurės Atlanto vandenimis, kur banga lygesnė ir ilgesnė. Kitais žodžiais tariant, kuo toliau į vandenyną, tuo apvalesnės bangos. Taip galima būtų perfrazuoti plačiai žinoma liaudišką posakį “kuo giliau į mišką, tuo storesni partizanai”.

Šiąnakt, trečią parą po išplaukimo iš Lisabonos, mus atakavo delfinai. Tamsoje matėsi tik jų sukeliamų purslų pėdsakai po vandeniu, milžinišku greičiu jiems artėjant link laivo. Po vieną ir po du jie plaukė link jachtos

įvairiomis kryptimis, kaip povandeninės torpedos. Pirmą kartą buvo nejauku, matant kažką greitai artėjant, bet nežinant kas tai. Bet greitai apsipratome. Pasirodo, naktį viskas gerai matosi net ir po vandeniu: delfinų trajektorijos, putojantis ir blizgantis kaip sniegas kilvaterio pėdsakas.

Svarbiausias dalykas laive – nieko nepamesti ir nesugadinti bei palikti jachtą dar geresnės būklės nei ją perėmėm iš IX įgulos. Jau Almerijoje nuveikėme daug laivo labui. Pakeitėme sraigą (5 valandos darbo su kranu pritaikymu ir trūkstamų detalių paieška mieste). Naujojoje



2009-05-23. Manėm, kad šiose žnyplėse bus jėga. Deja, jos pustuštės.

Zelandijoje buvo sumontuotas originalus VOLVO sraigtas. Bet jis mažiau traukė. Tačiau jachtoje gulėjo kitas, Gori gerasis sraigtas, kurio nebuvo sąlygų pakeisti nei Urugvajuje, nei Argentinoje, nei Brazilijoje, nei JAV, nei Kanadoje. Dabar su nauju sraigtu laivas lengvai išvysto 7,5 mazgo greitį esant 1900 variklio apsisukimams, vietoj buvusių 6 mazgų ir 2000 apsisukimų. Lisabonoje į pirmo (iš 9) rifo fiksatorių stiebę įsukom penkis trūkstamus varžtus. Šiaip laivas tvirtas ir tvarkingas. Kas neveikia, tai neveikia, o kas veikia, tas veikia ir



2009-05-24. Antrą dieną iš Lisabonos plaukiame prieš vėją.

negenda. Tiesa, su periodine gerojo angelo, Linkaus priežiūra.

Ne visi mes turime vienodą buriuotojišką patirtį, todėl dar yra tokių, kurie galvoja, kad užtenka tik pataikyti į galjūną. Tad vyksta ir pradinio lygio pamokos, mokančios, kad galjūne privalu atsisėsti ant “sosto”, kuris periodiškai užsikemša ir tada Linas keikdamas visą pasaulį eina “nerti”.

Mes plaukiame jau 7 dienas (nuo pradžios), o atrodo, kad daug mažiau.



2009-05-25. Linas Baublys. Atlanto vandenynas. Buriuojam 3-ą parą.



2009-05-26. Vis dar plaukiame prieš vėją.

Tačiau gyvenimas spėjo įgauti savo ritmą ir tuos, kurie dirba naktinėse vachtose, jau taip žiauriai nekankina miegas, tuo labiau, kad ankstesnė pamaina jiems padaro kavos. Formuojasi naujas slengas. Pavyzdžiui, kambuzas (laivo virtuvė) stovi kajutkompanijos centre. Laivui pasvirus kambuze geriausiai pjaustyti salotas atsiklaupus. Taip kambuzas gavo “altoriaus” pavadinimą, o Bitlas (Darius Gerasimavičius)

gavo šventojo Bitlo pravardę, nes jis kartą dieną ten klūpi ir pagamina vienintelį šiltą patiekalą per dieną. Bet koki! Pirštelius aplaižysi. Tiesa, prie maisto gaminimo prisideda visi. Kas pjausto, kas puodą laiko, kas serviuoja. Tačiau šitam chorui vadovauja vienas – šventasis Bitlas.

Kajutkompanija, tai vieta, kur kas keturios valandos susitinka buvusi ir nauja pamaina. Todėl viduje kyla alisas. Taip kajutkompanija gavo “avilio” pravardę. Budime pamainose po



2009-05-26. Jachtos forštevenis skrodžia Atlantą.



2009-05-26. Vėjas pastiprėja, greitis padidėja.

keturis. Kiekvienas vairuoja po valandą. Tokio malonaus ir lengvo plaukimo geroje kompanijoje seniai beturėjau.

2.2.3.Epidemija laive

Straipsnis, kurį parašė 2009-05-24 Algimantas Variakojis, ir kurio negaliu neįdėti dėl jo nuoširdžiai perteikiamos tikroviškos euforijos jausmo, tvyrojusio plaukiant.

Turiu pranešti, kad laive visi serga. Serga

buriovimo liga, kurios vienas iš simptomų – suvaikėjimas. Vienas iš tų ligonių – aš. Bet kaipgi negali nenuieiti į pavėjų, kurį karts nuo karto užlieja vandenyno purslų gausa, kad pamatytum lekiant laivui per bangą besileidžiančią saulę, kartu su visai šalia už kokio pusmetrio šokinėjančiais delfiniais. Vaizdas, kai iš už bangos vėl pasimato saulė, o delfinai, kaip



2009-05-26. Kajutėje užpakaliams yra šilčiau. Iš kairės į dešinę: Algis Variakojis, Darius Gerasimavičius, Miroslavas Urbonavičius.



2009-05-27. Naktinė pamaina.

žinodami šoka per ją... pritrenkia ir susargdina dar labiau.

Prašai paduoti kamerą, pafilmuoti, atiduoti, vėl prašai, vėl filmuoti ir prieini iki to, kad prašomi paduoti kamerą įgulos nariai net nepyksta, o garsiai juokiasi. Tikiuosi, kad kažką turėsiu parodyti, nors pats iš ten išlindau visiškai šlapias. Nepergyvenkit, namiškiai, dėl saugumo prie tokių bangų ir vėjo į dieną lipame ne tik kad su liemenėmis, bet vos tik iškišę galvą prisisegame saugos diržus.

Ar dažnai
suaugęs žmogus
leistų sau kelių
kitų žmonių
akivaizdoje visa
gerkle šaukti
„Aaaaaa...
kaip gera“ ir
traukti dainas
apie jūrą, ai
apie bet ką. O
kaip nešaukti,
kai kiekviena
aplenkta arba
sėkmingai
išvairuota
Atanto banga
kelia begalinį
kaifo ir



2009-05-27. 8 balai pagal Boforto skalę. Glisuojuame.

adrenalino protrūkį, o tų bangų begalė. Eiiiiii – mes varom 12 mazgų.... Eiiiiii, vėjas pakilo iki 22. Ir dzin, kokia statistika, o tai, kad po mumis 5 km gylio irgi nieko nereiškia. Ir man (gal skirtingai nuo kapitono) visai nerūpi, kur tas ciklonas formuojasi, kur jis slenka, svarbiausia, kad vietoj žadėto kelių dienų štilio ir motoravimo, turim gero vėjo ir bangų ir norisi jų dar ir



2009-05-27. Linas Baublys ir Linas Ivanauskas eina rifuoti groto.

dar
daugiau.
Ir
vėl kita
emocija
–
terkštelėj
ai į
bangą ir
vėlgi
garsiai
nusikeik
ei:
„Velniaa
aaaas“. Dėl to,
kad
nesigavo
, bet
labiausia
i dėl to,
kad
apačioj
miega

žmonės, kurie pakeis tave arba atidirbo vachtą prieš tave.

Naktis. Atrodo siaubas – nieko nematai. Vėjas 12-15 mazgų o tu leki per bangas kokiais 9. Apgrai bom, iš nuojaautos – čia banga, čia aš leidžiuosi. Eiiiiiiiiii! Nesinori niekam atiduoti šturvalo, bet prieina Audrius ir sako: „Duok truputį pavairuot – sušalau“. O Bitlą kviečiu pakeisti mane tik tada, kai pro akinius padengusį druskos sluoksnį nieko nebematau.



2009-05-27. Lenkiame lūžtančias bangas Airijos jūros prieigose.

Ech,
teisis buvo I
etapo
kapitonas
Saulius
Pajarskas,
kai sutikau jų
įgulą
Vilniaus
aerouoste ir
pavydžiai
klausinėju
apie
buriavimą
Atlante ir
prie Afrikos
krantų:
„Ateis, Algi,
ir tavo
valanda,
viską
smagiausią
gavau

Šiaurės
Atlante”.
Linkėjimai
tau, žmogau,
linkėjimai
visiems jau
buriavusiems
! Dabar aš
gaudau jūsų
patirtas
emocijas.

Ir po
viso šito
visai ir
nebesvarbu,
kad būni
pavargęs
kaip šuva ir
ant gulto
užmiegi
akimirksniu,
kad
nusilaužei



Delfinas.

nagą ar susibraizei rankas nuleisdamas stakselį, kad draugas užrėkė, ant tavęs – dėl reikalo. Po to susėdi su juo apsikabinęs, visas šlapias ir sakai: „Super!” . O kiti žodžiai nevartojami.

Audrius burba – kaip durnelis, ne per savo budėjimą išėjau, sakau padėsiu vyrams nuleist stakselį, kokia gervę pasukti ir... atsiduriu ant bako. Lupu bureį jau vos ne iš vandens, pats šlapias kaip šuva. Geriau būčiau gulėjęs. O žiūri žmogui į veidą, matai patenkintą



2009-05-27. Kaip komentavo Ramūnas Bložė, laive audros metu vyksta pilnas servisas. Iš kajutės paduodama karšta kava. Išgeri kavą, paprašai vairininko, kad tas „vikstelėtų“ vairu. Laivas pakabina gerą porciją bangos ant denio. Pakiši puoduką po nutekančios per denį vandenyno bangos srove ir išplauni. Ką čia ir be pridurti...

šypsena ir žinai, kad eis ir darys viską, kad laivas plauktų. Plauktų kuo greičiau, saugiau pas tėvynainius.

Nesakyki t kitiems įgulos vyrams apie šį laišką ir ligą, nes jie rimti, suaugę, bet iš jų šypsenu matau – liga daro savo, į Lietuvą grįš būrys nepagydomų ligonių, o visos šalies laukia pandemija.

Viskas, varau. Šventas Bitlas – Darius

jau 3 valandas ruošia, kažką nerealaus. Vėdiname laivą kaip įmanoma, nes kvapas veda iš proto. Mhhh, kaip bus skanu. O tada ant denio ir: „Eiiiiiiiiiii!“

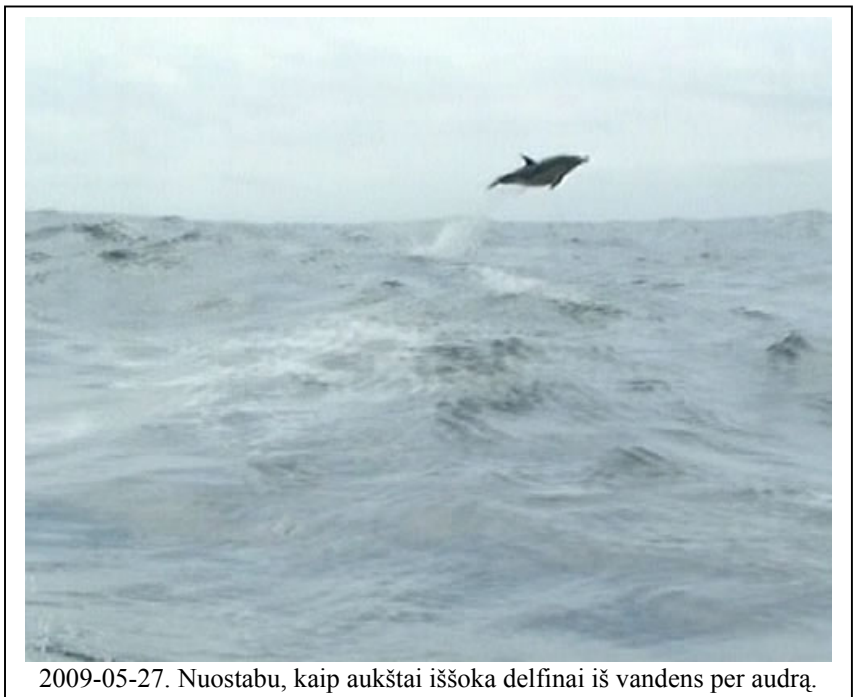
2.2.4. „Ambersail“ nebaisios net bangos žudikės

Mano straipsnis, parašytas 2009-05-26 ir patalpintas www.1000odiseja.lt
Žinios -> Buriavimo fanams

Laikas, kai plauki tokia jachta, kaip „Ambersail“ LTU-1000, tai nepakartojamų akimirkų visuma kuri, deja, kažkada baigsis.

Vaikystėje svajojau plaukioti „Peterson“-u, bet turėjau „Kadet“-ą. Po to likimas lėmė „Fin“-ą, bet ne dovanų, o užsitarnautai. Bet „Peterson“-as vis liko svajonėse. Tada perėjau prie „Soling“-o, o svajonių ambicijas pamažinau iki „Kapela“-os, bet norėjosi greitesnės. Šiandien aš turiu 40 pėdų laivą, bet dabar Atlante, buriuoju su 60 pėdų jachta. Kas galėtų pasakyti, kad svajonės nesipildo, jei jų sieki?

Buvusi legendinė „Assa Abloy“ Volvo-60 sesuo-dvynė, šiandien pavadinta „Ambersail“, tai maxi-sportinė jachta, kurios paskirtis – plaukti aplink pasaulį. Jos ilgis 20



2009-05-27. Nuostabu, kaip aukštai iššoka delfinai iš vandens per audrą.

metrų ir apie tokią galėtų pasvajoti tik keli pasiturintys žmonės Lietuvoje. Tokio dydžio jachtoje turėtų būti žmogaus ūgio miegamieji, penki tualetai, mažiausiai penkios kajutės, karštas vanduo, dušai šaldytuvai, indų plovimo mašinos, ledukų frizeris kapitono viskiui ir skalbyklės.

Tačiau šioje jachtoje nieko tokio nėra. Apsirengti reikia klupant, miegoti kaip kalėjime ant "narų" dviem aukštais, kai kaimyno užpakalis yra vos už 15 centimetrų nuo tavo pilvo. Tačiau eigos charakteristikomis ši jachta toli pralenkia "turistiakus". Tokios konstrukcijos jachtų kaip "Ambersail" pasaulyje yra apie 50. Pasaulyje yra apie 195 valstybės. Grubiai tariant, tik kas ketvirta valstybė gali turėti tokią jachtą. Ir viena iš jų yra Lietuvoje.

Kai pirmą kartą įsėdau į lenktyninį automobilį, savininko paklausiau: "Ar variklis neužges iki mes išvažiuosime?". Variklis veikė netolygiai ir sukant jį laisvais apsisukimais atrodė, kad jis yra sugedęs. Tačiau padidinus apsisukimus iki 5000 tūkstančių, variklis atgijo. Jo skleidžiamas garsas pavirto metaliniu ir kuo greičiau važiuojame, tuo variklis skambėjo sveikiau. Toks pats aparatas yra "Ambersail". Plaukiant 5-6 mazgų greičiu laviruotėje (įprastas turistinės jachtos greitis), laivas būna sunkiai vairuojamas. Dreifas 8-10 laipsnių. Tačiau greičiui padidėjus iki 8 mazgų viskas susitvarko, o plaukiant 10 ir daugiau mazgų greičiu,

prasideda pats malonumas.

Esu sėdėjęs jachtoje "Whitbread Race" (ankstesnis lenktynių aplink pasaulį "Volvo Ocean Race" pavadinimas), kuri dalyvavo lenktynėse aplink pasaulį. Ji vadinasi "Laisvė" ir dabar yra Lietuvoje. Esu vaikščiojęs po Whitbread-ine jachtą "Totus". Esu vieną valandą vairavęs dabartinio dizaino Volvo-70 jachtą "Erricsson", o dabar visą savaitę plaukiu Volvo-60 jachta. Tai



2009-05-27. Delfinas skrydyje mojuoja mums savo uodega.

buriavimo dizaino viršūnė. Greičiai, kuriems šis laivas sukonstruotas, atrodo nerealiems normaliems laivams. Jis gali plaukti 20-30 mazgų greičiu. Tačiau, pasirodo, greitis yra saugumo garantas Pietų vandenyne, kur bangos juda apie 30 mazgų greičiu. Norint išgyventi šiomis sąlygomis, reikia plaukti ne lėčiau, nes, priešingu atveju, bangos užpils laivą. Tokią techniką atrado prancūzų buriuotojų dvasinis guru [Bernardas Muatesje](#) (pranc. *Bernard Moitessier*). Nors, kaip jis pats prisipažįsta, nukopijavo šią taktiką nuo argentiniečio vienutininko [Vito Dumas](#).

Jei "normali" audros banga užpila laivą, tai jos vandens kiekis prilįgsta 3 tonoms į kvadratinį metrą. Bet neretai pasitaiko tokių bangų, kurios vadinamos "bangomis žudikėmis", kurių vandens masė, tenkanti vienam kvadratiniam metrui, lygi 100 tonų. Po jų niekas neišgyvena. Geležiniams laivams nulaužiamos nosys, prakiurdinami bortai, laivai sulaužomi pusiau. Reikėtų jų vengti ir pabėgti nuo jų. Tam laivas turi būti eiklus, t.y. glisuojantis, plokščiadugnis, stovus ir turi turėti pakankamą buringumą. Toks yra "Ambersail". Jos falškilio svoris yra 7 tonos. Falškilis yra veik 4 metrų gylyje. Laivas tesveria 13,5 tonos

(tuščias), nors dabar, jį pakėlus Almerijoje (Ispanija), jo svoris buvo 18,5 tonų. Beje, toje pačioje Almerijoje kai kranistas sužinojo laivo svorį, pasakė, kad jo metaliniai stropai gali neišlaikyti, nes kiekvienas laiko po 3 tonas, vadinasi sumoje 12 tonų. Tada Linkus ištraukė dvi nušiuusias iš pirmo žvilgsnio virveles ir pasakė: “Pakabinkime su šiomis. Jos išlaiko 24 tonas”. Tokios tos dabartinės technologijos. Ispanai buvo labai nustebinti bet, kai pasakiau kad tokios “virvelės” ne tik atlaiko daugiau už metalą, bet ir kainuoja 6 kartus daugiau, patikėjo ir kilstelėjo laivą.

Norint būti tokio laivo kapitonu, reikia ne tik turėti kapitono licenzija, bet ir būti susipažinus su visais jo valdymo ypatumais. Toks yra mūsų kapitonas Linas Baublys, kuris plaukia jau trečią etapą šioje Odisėjoje ir puikiai pažįsta laivo sistemas. Šis laivas be įprastų buriavimo “padargų” turi po tris balastinius bakus kiekviename borte, po 800 litrų kiekvienas. Numeruojami jie nuo stiebo atgal 1-2-3. Plaukiant laviruotėje, bakai pripildomi pradedant nuo priekio, o plaukiant pavėjui – nuo laivagalio. Kiekvienas pripildytas bakas prilygsta apie 10 buriuotojų, susodintų ant borto laivo pasvirimui atsverti. Taigi, trys bakai ir 30 nematomų žmonių įdarbinta sėdėti ant borto dieną naktį. Štai tokios gudrybės. Tačiau su pripildytais bakais laivas sunkėja, daugiau grimzta, lėčiau plaukia. Ir vėl problema – reikia ieškoti geriausio kompromiso ir kartais aukoti greitį saugumui.



2009-05-27. Vairuoja Linas Ivanauskas. Įsiminusi jo frazė prieš Odisėjos startą: Bent pabūriuosiu normaliai.

P.S. Parašyta sėdint tanke. “Tanku” vadiname šturmaninę, kurioje ir sėdžiu prie dviejų kompiuterių, filmavimo aparatūros ir begalybės laidų. Joje vietos yra tik dviems, o ateiti iki jos reikia per pusę laivo ilgio į galą keturiomis. Ypač smagu, kai laivas stipriai pasviręs.

2.2.5. Ar galima eiti su drabužiais į dušą?

Mano straipsnis, parašytas 2009-05-28 ir patalpintas [www.1000odiseja](http://www.1000odiseja.lt) -> Žinios -> Buriavimo fanams

Šiandien šviečia saulė ir vėjas pasisuko į vakarus. Stiprumas 14-16 mazgų. Plaukiame buku beidevindu į šiaurę kursu 20 laipsnių. Dar vakar naktį pajutome, kad yra šalčiau. Lauko termometras rodė 15 laipsnių Celsijaus. O šiandien ir dieną tas pats: 15 laipsnių Celsijaus. Iš kitų etapų įgūlių pasakojimų sužinojau, kad su kiekviena diena oro temperatūra kyla arba leidžiasi dviem laipsniais kai plaukiama aukštosiose platumose į šiaurę arba į pietus.

Visi mes turime vienodas raudonas “Ocean” tipo šturmuotes “Helly Hansen TECH XP”. Tai panašaus lygio apranga kaip “Musto MPX”. Ji neprapučiama ir neperšlampanti, bet šalta. Todėl po apačia būtinai reikia rengtis dar kažką, pavyzdžiui “vidurinio sluoksnio” (angl. Midlayer) kombinezoną ir striukę. O po ja dar specialią šiltą aprangą arba “kvėpuojančius” marškinius ir getrus.

Kai visko prisirengi, pila prakaitas. Norisi iš karto lipti į denį. Ten su tokia apranga gerai. Nors šiandien šviečia saulė, nėra šilta dėl vėjo. Reikia dėtis kepurę o ant jos mautis kapišoną. Batai – buriuotojiški aukštauliai. Apačioje odiniai, per blauzdas is “Goretex” medžiagos, “kvėpuojančios”. Dviejų garsiausių drabužių gamintojų Helly Hansen ir Musto drabužių dydžiai atitinka nešiojamiems krante. Jei jūsų striukės dydis L, tai ir šturmuotė tiks L, nors ją galėsite vilktis ant striukės. Bet batus visada pageidautina turėti 1-2 dydžiais didesnius dėl vienos labai svarbios priežasties: kojinių ir drėgmės. Kojinės turi būti teisingai parinktos, t.y. plonos, būtinai sintetinės ir slidžios, nes įkišti arba ištraukti koją iš sudrėkusių batų – ne vieno prakaito lašo kainos uždavins.

Miegam miegmaišiuose. Irgi sintetiniuose. Viršus neprapučiamas, o vidinis sluoksnis flisas. Į vidų dar galima įvilkti dvi “meškas” (sintetinius kailius), kai miegama plaukiant šiaurinėse arba pietinėse platumose. Žodžiu, visa apranga laivuose neturi būti iš natūralių medžiagų, nes jos “prigeria” drėgmės, nedžiūna, tampa sunki ir šalta.



2009-05-27. Kai gerai pučia.

Štai tokia yra apranga, kai temperatūra lauke netinka degintis su trumpikėmis. O vanduo vandenyne sūrus. Labai sūrus. Visi mūsų drabužiai yra nusėti baltomis dėmėmis nuo išdžiūvusios druskos. Sako, kad geriausia po to drabužius ne skalbti, o mirkyti gėlame vandenyje, nes eilinės skalbimo priemonės netinka – sulipina audinio mikroporas ir jos praranda savo teisingas savybes. Tad ir pagalvojau, kam mirkyti, jei galima pastovėti duše su rūbais, batais ir kepure, gal ir kūnui lašelis vandens nudruskinimui teks, kartu galima ir nusiprausti. Tik įsivaizduokite: dušai, o kiekvienoje iš 12 kabinų stovi po Ipolitą, apsirengusį žieminiiais drabužiais. Taip, sunkus bet įvairus buriuotojų gyvenimas. Bet mes lengvų kelių neieškome.

2.2.6. Kuo blogesnis oras, tuo platesnė Algio šypsena

Mano straipsnis, parašytas 2009-06-01 ir patalpintas www.1000odiseja.lt Žinios -> Buriavimo fanams



2009-05-28 Dublinas. Iš kairės į dešinę: Ramūnas Bložė ir Algis Variakojis.
Argi ne plati Algio šypsena?

Prie Airijos mus pasitiko audra. Taip vadinamas vėjas, kai jis pučia 8 ir didesniu balų pagal Bofortą stiprumu. Mes apie ją žinojome iš anksto ir ruošėmės. Ačiū dievui, kad pūstelėjo pakeliui, o ne į "nosį". Štai šiam stipraus vėjo etapui ir plaukiau į Odisėją. Nors esu išbandęs ir stipresnių audrų, tačiau ne su tokiu laivu. Šis gi yra sukonstruotas pavėjiniams kursams

ir buvo labai įdomu pabandyti valdyti 18 tonų 20 mazgų greičiu bangomis čiuožiantį "banginį".

Jausmas, pasakysiu atvirai, buvo puikus. Tiek nuo laivo, tiek nuo jūros. Audrai pradėjome ruoštis nuo trečiadienio 00 valandų. Paėmėme du rifus ir palikome 4-ą stakselį. Vėjas pradėjo palaipsniui stiprėti nuo buvusių 20 mazgų iki gerų 33-36. Visiškai juodoje naktyje bandžiau išlaikyti jachtą kurse, tačiau esu pratęs prie rodyklinių prietaisų, o ne prie skaičių, kuriuos vis reikia perskaiciuoti į pasaulio šalis. Tad sekėsi prastai.

Didžiumą tamsiosios pamainos pravairavo Linkus, kaip labiausiai patyręs ir pažįstantis šitą laivą. Ne juokai suhalzuoti tokioje tamsoje, o tada prasidėtų visiškas avralas, ko tokiomis sąlygomis būtų geriau išvengti. Mano pamaina baigiasi 4 ryto, tad po jos išviriau naujai pamainai kam arbatos, kam sultinio, numigau valandą ir išlindau pasigrožėti vaizdais. Čia Algis Variakojis, visas švytėdamas su kamera rankose nesitvėrė savo kailyje: "Artūrai, tu tik pažiūrėk, koks grožis, kokia galybė, kaip mes lekiamo". Algio veidas plačiai šypsojosi.



Andrius Virbickas, išvystęs 28 mazgų greitį.

Vėl apsirengiau ir išlipau į kokpitą. Vėjas tuo metu jau pūtė 40-43 mazgų. Buvo prašvitę, virš galvos kūpsojo pilki debesys, ritosi pilki kalnai vandens vadinami bangomis, vėjas plėšė purslus nuo keterų, lijo horizontaliai. Linkaus vairuojama jachta glisavo nuo kiekvienos bangos, o Linkaus veide švietė patenkinta šypsenėlė. Pastovėjau prie vairininko, apsipratau ir pakeičiau jį. Laivas net nepajuto, kad pasikeitė vairininkas. Ir toliau skriejome

bangomis, glisnuodami iki 22 mazgų su kartais pasisėkančiu nuolatiniu glisavimu per kelias bangas. “Štai dėl tokių akimirkų ir plaukiau į Odisėją”, - pagalvojau.

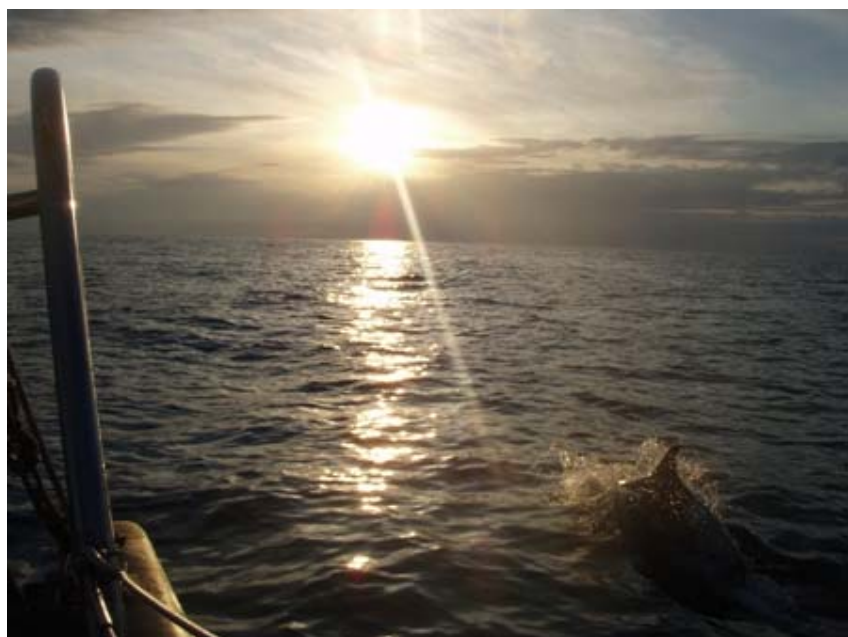
Antra pamaina pasakojo, kad buvo pasiekusi 28 mazgų greitį. Ar tai daug ar mažai? Nepatyrusi ems galiu pasakyti emocinį palyginimą, kuris tinka perteikti tai, kaip viskas atrodo ir kokios reikia dėmesio



2009-05-27. Airijos jūros prieigos šėlsta. Vaizdas iš kajutės.

koncentracijos didėjant jachtos greičiui. Laivo greitį mazgais dauginkite iš 10 ir gausite važiavimo automobiliu išpūdį vingiuotais kroso keliais, išreikštą kilometrais per valandą. Plaukimas 6 mazgų greičiu tolygus važiavimui 60 km per valandą greičiu. Plaukimas 12 mazgų greičiu tolygus 120 kilometrų per valandą. O plaukimas 28 mazgais tolygus 280 kilometrų per valandą greičiui. Lekiant tokiu greičiu kiekvienas nevykęs vikstelėjimas gali baigtis “šalikele”, automobiliniais terminais šnekant, arba bročingu, šnekant buriuotojų kalba. Man pavyko pavairuoti “220 kilometrų per valandą greičiu”. Tai yra kažkas...

Žinoma, per daug niekas nesistengė laivo prievartauti. Plaukėme patapydami, nedarydami per didelių apkrovų vairui. Būtume plaukę ramiau, jei būtume buvę “susigroję” komanda ir žinotume, ko galime tikėtis vienas iš kito. Šį kartą buvome atsargūs ir neforsavome: turi likti šio laivo tvirtumo ir žmonių pasitikėjimo atsarga.



2009-05-27 Airijos jūra. Vakarėja. Visos audros kada nors baigiasi

2.2.7. 2009-05-28 Dublinas (495 tūkst.gyventojų), Airija



Į Dubliną įplaukėme paryčiais, gegužės 28 dieną. Audra Airijos jūroje baigėsi, liko tik smagus vėjas ir naktį pralindome tarp išilginių krantui seklumų. Radom visas mums reikalingas bojas ir žiburius, žodžiu, viskas pavyko ir nebuvo jokių liguistų blaškymųsi po locijas ieškant - ką gi mes matom.

Pamiegojom prisišvartavę prie tiltelio Dublino centre ir visa 28-os dienos popietė liko skirta Dublinui.

Tik išlipus į krantinę ir nuėjus iki tilto, ant šaligatvio pamačiau rūdžių spalvos statulas, atrodančias kraupiai. Po to pasidomėjau jų istorija ir štai jinais priešais jus.

Nuo 1169 iki 1922 metų Airijoje dominavo anglai. XIX a. visi Airijos didieji žemvaldžiai, konfiskavę airių žemes, gyveno Anglijoje, ištrėmę airius į nederlingas žemes.. Airijos katalikams (80% gyventojų) buvo draudžiama: gyventi miestuose ir 5 mylias aplink juos, draudžiama turėti žemės, nuomoti žemę, auginti javus, balsuoti, turėti profesiją, verstis amatais, kalbėti airiškai. Žemvaldžiai naudojos pigia darbo jėga iš lūšnynų,



Monumentai 1845-52 metų "Didžiojo alkio" aukoms atminti. Tada nuo bado, sukkelto Anglijos politikos, Airijoje mirė 1 mln. žmonių, emigravo dar 1 mln. žmonių, populiacija sumažėjo ketvirtadaliu ir pasikeitė visos tautos istorija: iki bado ir po bado.



kurie mito tik bulvėmis ir naminiai gyvuliai (avys, kiaulės).

1844 į Europą atėjo bulvių amaras, sunaikinęs bulves. Kitos Europos tautos išgyveno, o airiai, mintantys išimtinai tik bulvėmis, nukentėjo labiausiai. Džonas Mičelas (angl. *John Mitcel*), Jaunosios Airijos politinis rašytojas 1844 metais rašė: "Viešpats pasiuntė bulvių amara, o anglai sukėlė bada" (angl. *The Almighty, indeed, sent the potato blight, but the English created the Famine*). Per 5 bado metus Airijos valdžia netgi padidino maisto eksportą į Angliją. Gurguolės buvo gabenamos su ginkluota apsauga alkstantiems neigalint to maisto įpirkti.

Airiškai šis badmetis vadinamas Gorta Mor - Didysis alkis (angl. *the Great Hunger*). 1845-1852 metais išmirė 1 milijonas airių, dar 1 milijonas emigravo, populiacija sumažėjo ketvirtadaliu. Po 800 metų anglų dominavimo Airijoje anglai yra keiksnojami po šiai dienai. Pasikeitė net tautos



2009-05-28. Dublino gatvė.

mentalitetas. Nuo badmečio laikų airiams į kraują įaugo laisvamanybė ir nepakantumas valdžiai ir prievolėms.

Didysis Airijos badas užima antrą vietą pasaulio masinių nelaimių sąrašė po pirmąjančios žmonijos istorijoje buboninio maro pandemijos 1347-1350 metais, vadinamos Juodąja Mirtimi (angl. [Black Death](#)), nusinešusios pasaulyje apie 75 mln. gyvybių, iš kurių Europoje tikima buvo 25-50 mln.

Europai prireikė 150 metų, kad populiacija atsistatytų.

Tai ne pirmas badmetis Airijoje, tačiau šis buvo skaudžiausias. Dar vienas badmetis Airijoje (angl. [Irish Famine](#)) 1740-1741 metais yra susijęs su Mažuoju Ledynmečiu (angl. [Little Ice Age](#)), trukusiu nuo 1400 iki 1800 metų po santykinai šiltesnio viduramžių periodo. 1740-ųjų metų klimatinis šokas buvo ypatingas ir gavo pavadinimą “Didysis Šaltis” (angl. [Great Frost](#)). Airijoje kilo badas, kuris sukėlė daug mirtinų ligų.

Įvykiai klostėsi lemtingai ir ypač nepalankiai. 1740 metų sausyje užėjo neįprastai dideli šalčiai ir vėtros. Visos bulvės, laikomos ne namuose, sušalo. Pavasary neatėjo įprasti lietūs, užėjo sausra, krito galvijai, neužderėjo javai. Spalyje-lapkričio užėjo pūgų periodas. Atšalo, pripustė labai daug sniego. Gruodyje užėjo labai stipri liūtis ir sniegas ištirpo, kilo potvynis. Sekančią dieną smogė didžiulis speigas. Upės ir ežerai peršalo kiaurai ir žuvo žuvys. Po to užėjo 10 dienų trukęs atšilimas. Plaukiantys ledai mažus laivus vertė aukštyn dugnais, didesnius traukė nuo inkarinių grandinių. Visi šalo, nes laivai negalėjo atplukdyti anglies, kuri irgi sušalo į neatkertamus kalnus. 1741 metų liepą viskas grįžo į savo vėžes ir badas baigėsi.

Nepilnai supratau airių tautą, konfliktus tarp katalikų ir protestantų, anglų vaidmenį, Belfastą, kol nežinojau šios kraupios istorijos, kol neatvykau į Dubliną ir nepamačiau skulptūrų. Kelionės supurto žingeidumą ir praplečia akiratį.

2.2.8. 200-05-28 Gineso alus

Po tokios pažinties su vienu iš Airijos istorijos puslapių, patraukiau gatvę toliau vykdyti savo visų kelionių misijos dalies – ieškoti suvenyrinės lėkštės savo namų kolekcijai.

Gana greitai Dublino centrinėje O’Connell gatvėje radau suvenyrų parduotuvę, pasigrožėjau plakatu vitrinoje ir užėjau vidun.

Plakate nufotografuota mergina man kažkuo priminė lietuvę ir pagalvojau: “hmzzz, visur tos jaunos merginos panašios viena į kitą. Net



2009-05-28 Dublino suvenyrų parduotuvės vitrinoje lietuvaitės atvaizdas. Airiams lietuvaitės yra tokios gražios, kad jas deda į reklaminius plakatus vietoj airių merginų.



Suvenyrų parduotuvėje su lietuvaitė iš plakato.

lietuviškai?”, - paklausiau angliškai. “Taip”, - atsakė man mergina angliškai.

Airijoje kalbama dviem kalbom: angliškai ir airiškai. Airių kalba labai savotiška ir sudėtinga. Ji laikoma oficialia valstybine kalba, ją reikia žinoti, tačiau visi kalba angliškai. Yra du valstybiniai televizijos kanalai, transliuojantys airiškai, bet jie nepopuliarūs ir mažai žiūrimi. Airiškai kalbama tik vakarinėje šalies dalyje



2009-05-28. Tipiškos airės jaunystėje.



Tipiška vidurinės kartos airė.



Tipiškas senosios kartos airis.

kaimuose.

Nors airių anglų kalba skamba angliškai, tačiau visiškai nesuprantamai. Tauta labai temperamentinga ir laisvamaniška. Ši laisvamanybė ir lygybės troškimas yra kraujyje nuo Didžiojo alkio ir anglų padarytų skriaudų laikų. Užbėgdamas už akių papasakosiu apie

Airijoje neatskirsi”, - pamaniau, nes dar nemačiau tikrų airių..

Neradęs parduotuvėje reikiamos pakabinamos lėkštės su užrašu Dublin, pamačiau merginą iš plakato ir angliškai paklausiau: “ar neturite pakabinamos lėkštės su užrašu Dublinas?”. “Ne”, - atsakė ji man angliškai, - “turime tik su užrašu Airija”. Kalboje girdėjosi lietuviškas akcentas.

“Gal jūs kalbate



2009-05-28. Dublinas. Nelsono statula, susprogdinta 1966 metais.

Taksistas piktinosi, kad 4 mln. eurų yra išmesti į balą. Maža to, špilių reikia kas pusę metų poliruoti, kas brangiai kainuoja. O kokia praktinė nauda iš to? Štai kur racionalus požiūris, kurio priežastis, gal būt, slypi tautos mentalitete. Šimtmečiais Dubline buvo draudžiama statyti statinius, aukštesnius už bažnyčią. Tokia katalikiška istorinė patirtis atspindi šiandieninių airių etikoje.

Pagaliau Gineso muziejus. Bilietas kainuoja nepigiai – 15 eurų. Už juos galima apžiūrėti 7 aukštų muziejų, specialiai pastatytą Gineso gamyklos teritorijoje, ir gauti vieną bokalą Gineso alaus, užlipus į viršutinį septintą aukštą.

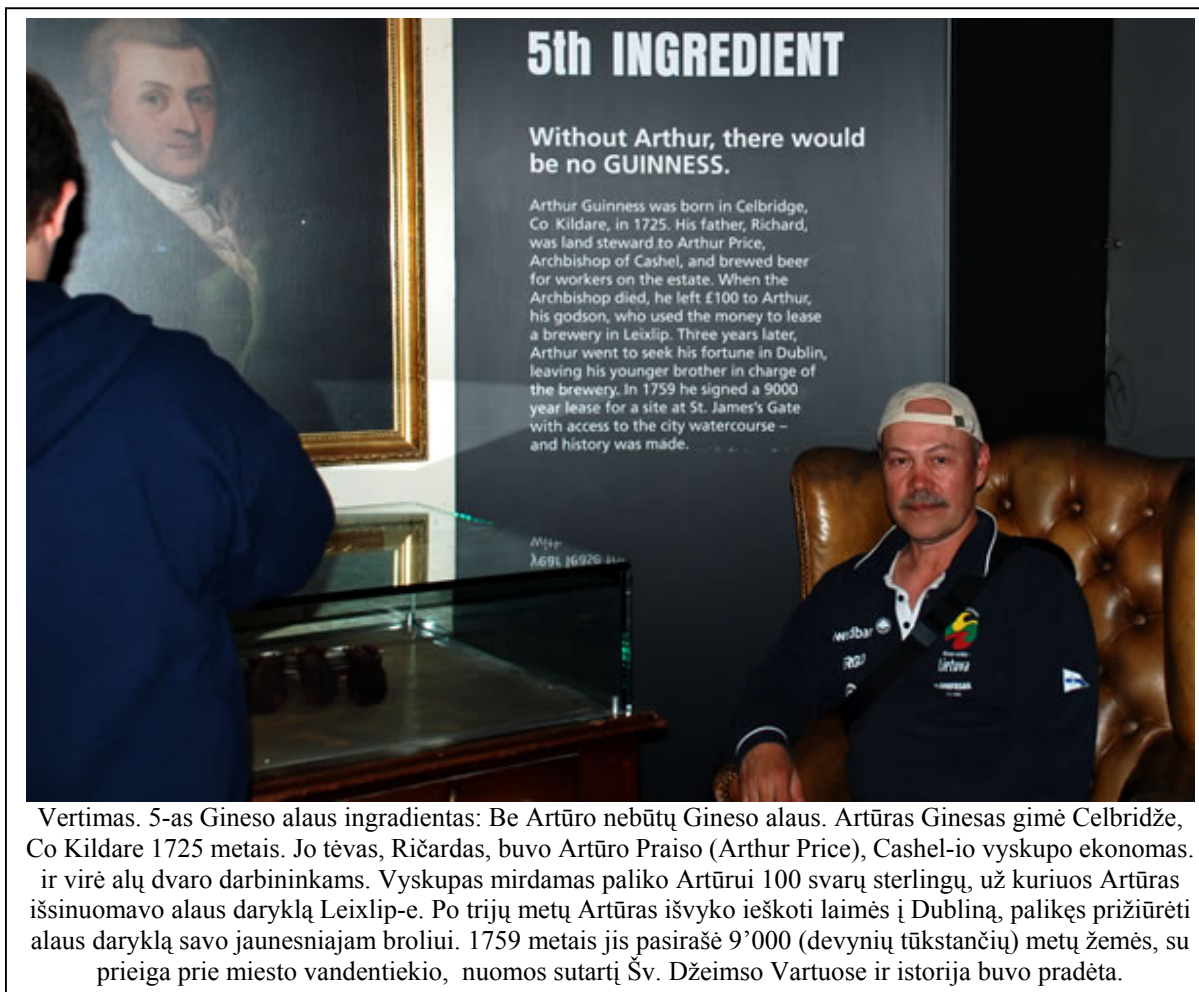
Reikia pasakyti, kad Gineso muziejų Dubline yra būtina pamatyti. Jame galima planuoti praleisti visą dieną, - tiek įdomybių ten sukaupta. Vien filmuota statinių gamybos, reklaminių kampanijų medžiaga užima keletą valandų. O kur dar istorijos apie laivus? Juk Ginesas pastatė visą laivyną, iškasė Airijoje kanalus, kad būtų galima alų plukdyti į visą šalį.

Dublino merę. Ji pavėlavo į susitikimą. Stovėjo kamštyje. Jokių vairuotojų ji neturi, kaip neturi ir lydinčių policijos automobilių su mėlynais žiburėliais. “Ką jūs, kaip galima, aš pati vairuoju savo nuosavą automobilį darbo reikalais kaip visi kiti Dublino gyventojai”, - atsakė ji paklausus kur jos prabangus eskortas. Taip kalba moteris, kuriai visuomenės dėmesio ženklų netrūksta. Ji yra Dublino merė, turi lordo titulą ir yra Dublino uosto admirolė. Jei pabandytų viršyti greitį, ar partrenkti vaikus perėjoje, - jos karjera baigtųsi tą pačią dieną be teismo ir be tyrimo.

Teko važiuoti Dubline taksi. Laiko mažai, o Gineso muziejus nežinia kur (pasirodo netoli). Taksistas bevažiudamas irgi spėjo pademonstruoti savo airišką racionalų požiūrį į daiktus. Dublino centrinėje O’Connell gatvėje 2002 metais buvo pastatytas 121.2 metrų aukščio nerūdijančio plieno špilius, užpildęs tuščią vietą, kuri liko po 1966 metų bombos sprogimo, sunaikinusio anglų admirolo Nelsono statulą, pastatytą 1808 metais, tuoj po Airijos prijungimo prie Jungtinės Karalystės 1801 metais.



2009-05-28. Dublino špilius O’Connel pėsčiųjų gatvėje.



Vertimas. 5-as Gineso alaus ingredientas: Be Artūro nebūtų Gineso alaus. Artūras Ginesas gimė Celbridže, Co Kildare 1725 metais. Jo tėvas, Ričardas, buvo Artūro Praisio (Arthur Price), Cashel-io vyskupo ekonomas. ir virė alų dvaro darbininkams. Vyskupas mirdamas paliko Artūrai 100 svarų sterlingų, už kuriuos Artūras išsinuomavo alaus daryklą Leixlip-e. Po trijų metų Artūras išvyko ieškoti laimės į Dubliną, palikęs prižiūrėti alaus daryklą savo jaunesniajam broliui. 1759 metais jis pasirašė 9'000 (devynių tūkstančių) metų žemės, su prieiga prie miesto vandentiekio, nuomos sutartį Šv. Džeimso Vartuose ir istorija buvo pradėta.

Šiandien Gineso gamykla Airijoje yra monopolistė. Joje verdamas ne tik Gineso alus, bet ir visi kiti pasauliniai alūs: Karlsbergas, Tuborgas ir t.t. Įdomu tai, kad Artūras Ginesas, alaus daryklos steigėjas, išnuomavo žemę alaus daryklai net 9'000 metų. Priežastis buvo tokia. Jis paskaičiavo, kad jo investicijos atsimokės po tokio ilgo laiko. Tačiau įvyko kitaip. Gineso alus užkariavo rinką Airijoje ir sėkmingai paplito po pasaulį. Dabar tai labai pelningas verslas.

Ginesas iškasė laivybinius kanalus Airijoje, pastatė laivyną ir nukonkuravo vietines smulkias alaus daryklas. Kanalai pasitarnavo ne tik alui, bet ir anglių ir maisto transportavimui, tad ant

Gineso niekas dėl to nepyko. Atvirkščiai, jis atnešė naudą visai šaliai.

Ypatingai įdomi marketinginių kampanijų ekspozicija. Joje galima pamatyti visus video klipus, sukurtus per daugelį metų. Atskira istorija – Gineso atėjimas į Amerikos rinką.

O kaip darydavo senovėje statines, droždami šulius be jokių lekalų, reikia pamatyti. Iš akies išdrožti šulai susileisdavo taip lygiai, kad nelikdavo jokių tarpų



2009-05-28. Gineso laivas.



2009-05-28. Garsusis Gineso ženklas – Pelikanas.

mano jachtos kambuzą ir yra puikus viešnagės Airijoje prisiminimas. Pats alus... Kaip sakė Lietuvos ambasadorė Airijoje Izolda Bričkovskienė, reikia išgerti bent 5 bokalus, kad prie jo priprastum. Išgėriau. Nepripratau, tačiau alus pasidarė skanesnis. Reikalas tame, kad Gineso alus negali būti transportuojamas. Jis turi būti geriamas iš statinės čia ir dabar. Bandymai jį uždaryti aliuminio taroje yra tik bandymas konservuoti alų. Ar žinojote, kad Ginesas skardinėse nėra prisotinamas angliarūgšte. Skirtingai nuo kitų alaus rūšių, į skardinę yra dedamas plastikinis rutuliukas su angliarūgšte. Skardinės atidarymo metu slėgis joje pasikeičia ir angliarūgštė patenka iš rutuliuko į alų, dėl ko jis suputoja ir sudaro šviežio alaus išpuodį. Pasistengus ir lėtai supylus į stiklinę, galima pasiekti burbuliukų leidimosi žemyn efektą. Tačiau jis trumpalaikis ir ne toks efektingas, kaip šviežio alaus.

Lietuvaičiai davė man vykusį patarimą: “žinai, mes turime tokį ‘moterišką’ Gineso variantą – su trupučiu juodųjų serbentų sirupo”. Pabandžiau ir man labai patiko. Dabar gerčiau tik taip. Ir, svarbiausia, nuo Gineso neapgirstama. Galima gurkšnoti vieną bokalą visą vakarą. Yra skanu ir malonu. Ne taip kaip nuo Švyturio alaus, nuo kurio kitą dieną skauda galvą lyg būtum dusto prisivalgęs.

Buvome tipišrame airiškame alaus bare. Grojo gyva muzika (smuikas, gitara ir balsas). Skirtingai nuo mūsų alaus barų, sėdimų vietų nedaug. Visi geria stovėdami, grupelėmis, klauso muzikos arba dainuoja kartu su muzikantais. Ploja patikusioms dainoms. Bare muzika groja triukšmingai, tad galima drąsiai padainuoti “ne į natą” nesukeliant likusiems diskomforto. Dagelis žino dainų žodžius ir uždainavus populiariesnę, griaudi “baro choras”. Girdėtų dainų įtakoje netgi išsigijau kelis kompaktus, kurie taip ir vadinasi, pavyzdžiui: “Airių užstalės dainos. Albumas Nr.25” (angl. *Irish Pub Session 25. Great Drinking Songs*).

tarp lentų. Žmonės dirbo rankomis ir, jei man dabar reikėtų tokiu tempu padirbėti bent dieną, sekančią dieną būčiau negyvas.

Muziejuje galima pamatyti originalią arfą, Gineso ženklą, kuris šiais laikais tapo visos Airijos simboliu. Garvežius, katilus, apynius, salyklą, filmus, nusipirkti originalių Gineso suvenyrų.

Iš Gineso muziejaus namo parvežiau du virtuvinius rankšluostukus. Dabar jie puošia



2009-05-28. Gineso Arfės originalas. Gališka Arfa yra Airijos herbe nuo XIII amžiaus.

2.2.9. 2009-05-29 Lietuvių sutikimas



2009-05-29 Dublino merė, lordo titulą turinti Eibhlin Byrne.

Dublino uosto Liffey upės prieplaukoje Airijos lietuviai buriuotojus pasitiko su dūdu orkestru, duona ir druska. Jachtą oficialiai pasitiko ir pasveikino Dublino merė, lordo titulą turinti Eibhlin

Byrne, kuri taip pat yra ir Dublino admirolė.

Sveikinimo žodžius tarė ir Lietuvos ambasadorė Airijoje Izolda

Bričkovskienė ir Airijos lietuvių bendruomenės pirmininkas Ridas Bieliajevas.

X Odisėjos etapo kapitonas Linas Baublys pristatė laivą Dublino merei, aprodė jachtos vidų, supažindino su



2009-05-29. Airijos lietuviai ryškiai skiriasi nuo Ispanijos lietuvių. Jie turi šiuolaikinius motociklus, brangią foto-video aparatūrą, geriau laikosi finansiškai.



2009-05-29. Euro-parlamento rinkimai Lietuvos ambasadoje.

Geriausiai 2009-05-29 dienos susitikimą su lietuvių bendruomene Dubline aprašė Algimantas Variakojis:

„Tūkstantmečio odisėja“ sveikino Dublino lietuvius Gegužės 29-osios popietę „Tūkstantmečio odisėjos“ jachtos „Ambersail“ Dublino dokuose susirinko pažiūrėti nemažas būrys Airijos lietuvių. Lietuvių buriuotojų jachta sudomino ne tik vietos lietuvius, bet ir dubliniečius, populiarioje „Custom House“ krantinės savaitgalio mugėje leidžiančius laisvalaikį.

buriuotojų jūrine kasdienybė. Pasak kapitono, merė buvo žmogiškai šilta, maloniai reagojo i kiekvieną minimą smulkmeną ir pakėlė šampano taurę ne tik i ištvermingųjų buriuotojų sveikatą, bet ir už tolesnę, reikšmingą lietuvių ateitį Airijoje.

Palikusi laivą merė E. Byrne maloniai pabendraavo su šalia laivo besiburiuojančiais lietuviais, pakalbino kelias Airijos lietuvių šeimas. „Susidarė įspūdis, kad merė labai gerbiama ir mylima, noriai bendrauja su visa tauta. Džiugiai turime



2009-05-29 Lietuvos ambasadoje Dubline.

pastebėti, kad laive ji lankėsi ilgiau nei planuota, nors ir vėlavo į kitą oficialų renginį. Dėl to iki laivo nusidriekė netrumpa Airijos lietuvių, norinčių susitikti su buriuotojais ir apžiūrėti jachtą, eilė,“ – pasakoja kapitonas L. Baublys.

Geros nuotaikos „Ambersail“ sutiktuvėse Dubline netrūko. Dublino

merei priminus, kad Dublino uostas nuo vikingų laikų visuomet buvo Airijos vartai į pasaulį, bet ir atviras svetimšaliams, atsakomojoje kalboje „Ambersail“ kapitonas L. Baublys nestokodamas humoro iškilmingai pranešė: „Atvykome pas jus su taika“, tuo sukeldamas darnų susirinkusiųjų kikenimą.

Jachtą pasitinkančių lietuvių minią savo buvimu nudžiugino ir Airijos lietuvių baikerių komanda, į susitikimą atvykusi savo



2009-05-30 2:11 val. Dainininkas Nojus jachtoje vakare (su gitara).



2009-05-29 Ambersail Dublino centre.

motoriniais žirgais. Vėliau visi norintieji turėjo galimybę mažomis grupelėmis apsilankyti jachtoje ir savo akimis įsitikinti, kokiomis sąlygomis buriuotojai plaukia aplink pasaulį. Mažieji galėjo išmėginti gultus ir paragauti laivo lauktuvių – Ispanijos lietuvių priskintų ir buriuotojams kelionėn įdėtų pomidorų.

Gegužės 29-ą po oficialios jachtos sutikimo ceremonijos

prieplaukoje jachtos įgula buvo pakviesta į Lietuvos ambasadą, kur jų laukė balsavimas Europos parlamento rinkimuose. Buriuotojai pasakoja ambasadoje jautęsi kaip namuose ir jos darbuotojų apsuptyje praleidę šiltą, jaukų vakarą.

2.2.10. 2009-05-31 Sudie Dubline ir 620 jūm iki Londono



2009-05-30 Vakaronės Dubline momentai.

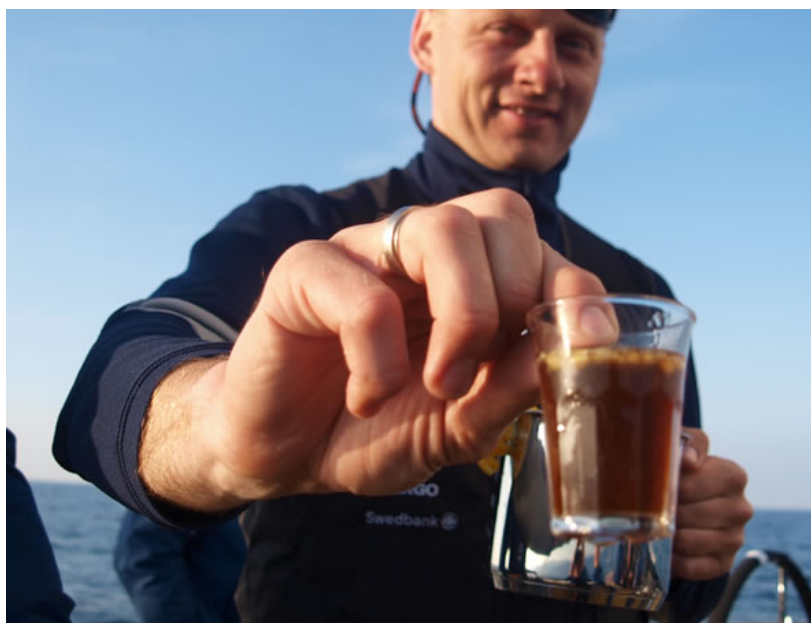
Vakar, t.y. gegužės 30 dieną, buvo nuostabi diena. Buvome su vietiniais lietuviais parke, kur radome jų pagamintą didelį popierinį laivą, lankėmės “Keturių vėjų” mokykloje, kurioje mokosi 300 vaikų, vakare dalyvavom vakaronėje. Labai stiprus Airijos lietuvių



2009-05-30. Airijoje yra paprotys duris dažyti skirtingom spalvom. Taip moterys nepalikdavo vėlai grįžtantiems iš pabo savo vyrams galimybės pasibelsti į svetimas duris.

fotoklubas paruošė parodą. Tiesiog pafotografavo dieną, o vakare pagamintos nuotraukos buvo sukabintos salėje. Ačiū Remiui, tatuiruočių meistrui, už padovanotas nuotraukas ir gerumą būti jo kompanijoje.

Vakare palydėtuvės buvo pratęstos laive. Atėjo dainininkas Nojus ir sudainavo tik-ką sukurta dainą "plaukia, plaukia



2009-05-31 17:00. Ramūnas Bložė moka puikiai gaminti kokteilius.

mūsų laivas, laivas
Ambersailas, pas Tave"...

Gegužės 31 dieną
ryte, 4-ą valandą nakties,
kai ruošėmė išplaukti
krantinėje susirinko gal
100 lietuvių mus palydėti.
Išplaukėm mojuojant
rankomis tik iki tilto. Dėl
jo remonto nakties metu,
jis neatsidarė pagal
grafiką. Paaiškėja, kad
galimybę susisiekti su
uosto tarnybomis mes
turėsime tik ryte.
Švartuojamės netoli tilto.
Mums pasiūlo išplaukti 15
arba 14 valandą, bet vėliau

sužinome, kad galėsime
išplaukti tik 18 valandą.
Tiesa, reikia paminėti, kad
mes šiek tiek suprantame
airius, mūsų neišleidžiančius.
Mieste lankosi Tall Ship
laivai - didelė šventė tęsis ir
rytoj. Pilnas miestas žmonių
ir mašinų. Tiltas yra gana
apkrautas ir airiai matyt bijosi
kamščių. Bet tikrai turime
išplaukti, uostas nuo birželio
1 d. uždarytas
rekonstrukcijai, jau dabar
kanale pilna plaukiojančių
kranų.

Pajudame pro tiltą
gegužės 31 16:00. Ta proga



2009-06-01. Buriavimas Airijos jūroje.



2009-06-01 Pusę vienuoliktos ryto jūroje toli nuo krantų
atskrido simbolinis baltas balandis.

atsiskleidžia Ramūno savybė –
mokėjimas gaminti kokteilius.
Vakare – jūra. Rami. Plaukimas per
nurimusią Airijos jūrą. Birželio 1-a
diena irgi rami, saulėta. Keliame
genakerį, tą “velnio sėklą”, kaip
praminė šią didelę lengvą burę
kituose etapuose, ir 12 mazgų greičiu
artėjame prie Anglijos salos. Naktį iš
birželio 1-os į 2-ą pamatome
pakrantės švyturius. Birželio 2-ą
plaukiame palei pietinės Anglijos
pakrantes. Didelis laivų judėjimas.
Ne visada pasiseka plaukti su
burėmis, tad pasistumiame variklio
pagalba. Mus lydi delfinai. Anglijos



Balandis nutūpė ant giko pailsėti. Po 15 minučių jis nuskrido toliau.

pakrantės labai neįprastos – baltos spalvos skardžiai. Nutariame birželio 3 dienos vakare trumpam užsukti į Doverį pasipildyti degalų.

Lamanšo sąsiauris, kaip jį vadina prancūzai, arba Anglijos sąsiauris, kaip jį vadina anglai, išvogtas išilginių seklumų, kuriose gylis siekia 3 metrus. Kitur – 19-23 metrai. Dideli laivai, patekę į tokį „kanalą“, neturi galimybės iš jo pasukti nei į kairę, nei į dešinę, nes jų gramzda būna 5-8 metrai. Mes irgi negalime išlysti iš

kanalo, nes mūsų gramzda 3,75 metro. Tad laviruojame prieš Doverį perpylinėdami balastinius bakus iš vieno borto į kitą.

Prieš vendą reikia atidaryti antvėjinių bakų sklendes, kad vanduo pats pertekėtų į pavėjinius bakus. Laivas pasvyra į pavėjį ir iš 9 mazgų greičio belieka 5. Tada vendas. Kertant vėjo liniją vienas bakštagas atleidžiamas, kitas įtempiamas. Pertraukiama priekinė burė į kitą bortą. Visas vendas, su bakų perpylimu, užima apie 20



Net ir plaukiant jachtos viduje pakankamai tvarkinga. Aišku, sunku mane įžiūrėti galiniame gulite miegant (5 val ryto, valanda po mano budėjimo).



2009-06-03. Doverio uostas. Iš čia keltai plaukia į Prancūziją.

minučių.

Plaukiu ir galvoju apie paliktą Airiją. Kokia ji vis dėlto kitokia, nei Lietuva. Ir kokie lietuviai, kurie ten gyvena. Talentingi, veiklūs, mokantys pasirūpinti savimi, steigti privačias mokyklas. Ar reikalinga jiems Lietuva?

Iki Londono liko nedaug. Išplaukėme gegužės 31-ą, o dabar birželio 3. Trys paros kelio ir 620 jūrmylių. Iš Doverio, kuriame buvome 8 valandą vakaro, naktį plauksime pro smėlėtas slenkančias



2009-06-03. Tai ne plaukiantis švyturys. Tai Didelė Navigacinė Boja (LANBY) Lamanše.

Gudvino seklumas (angl. *Goodwin Sand Banks*). Tai bjaurios užliejamos smėlio salos, iškylančios atoslūgio metu į 40 centimetrų, ar net 5.5 metro aukštį. Yra trumpesnis kelias tarp seklumų iki Ramsgeito uosto, bet dėl siaurumo, nedidelių gylių ir iki 2,5 mazgo skersinių srovių nustatau kelią per seklumų išorę. Kelio daugiau, bet mažiau rizikos klaidos atveju naktį. Šiose seklumose žuvo nemažai laivų. Pats girdėjau SOS signalą šiuose vandenyse prieš keletą metų.

Dar 90 jūrmylių ir būsimė Londone. Greičiausiai birželio 4-os

dienos ryte. Mano budėjimas prasideda 12 valandą nakties bet iki jo nesimiega. Praplaukiame į plaukiančius švyturius panašius LANBY (angl. *Large Navigational Buys*). Vėjas apie 16 mazgų ir stiprėja. Plaukiam greitai ir ne tokiu aštriu kursu. Galiausiai, kai atėjo mano budėjimo laikas, sėdau į tanką ir nenuleidau akių nuo ploterio, kurso, greičio, vėjo krypties ir stiprumo. Visus šiuos duomenis galima matyti jachtos šturmaninėje neiškišant galvos



2009-06-04, 9 valanda ryto. Londono barjerinis šliuzas.

laukan.

Temzės delta sekli, išvagota sąnašinių juostų, kuriose gyliai kinta nuo 4,5 metro iki 40 centimetrų. Parenku Princesės kanalą (pietinis farvateris). Nors ir ten yra gylių apie 5 metrus, tad jis skirtas mažesniems laivams. Geriausiai vairuoja Audrius Savickas. Jo valdoma jachta plaukia laipsnio tikslumu per tamsą. Greitis 12-15 mazgų, vėjas 20-22 mazgai,



2009-06-04. Taip atrodo Londono barjerinis šliuzas ploteryje, kuris rodo, kad plaukiame su varikliu 7,9 mazgo greičiu žemės atžvilgiu.



2009-06-04, 9:15 ryto, ilguma 0 laipsnių. Praplaukiame Grinvičo observatoriją.

šoninis. Linas Baublys irgi nemiega visą naktį. Vis atsiklaupia prie tanko langelio ir žvilgčioja į ploterio monitorių. Suprantu jo norą dubliuoti jachtos kurso kontrolę.

Paryčiais švintant jau įplaukiame į Temzę. Aš galiu išlysti iš šturmaninės. Šalta. Staiga iš toli pamatom

atsivejantį žiburėlį. Jam priartėjus atpažįstu locmaninį katerį. Nenuostabu, kad locmanai susidomėjo, kas gi čia upėje plaukia 10 mazgų greičiu su burėmis. Bet, pamatę kad tai jachta, o ne prekinis laivas, nuo kurio galima nulupti pinigų, apsisuka ir nuskuba prie šiltos Lipton arbatos puodelio.

9:15



Nulinė platuma – stato kapitonas. Jei kada plauksite – atminkite.



2009-06-04, atoslūgis Temzėje.

praplaukiame Londono barjerinį šliužą, saugantį miestą nuo hiper-potvynių. Atoslūgis. Pataikėme į žemiausią vandenį, nes per greitai plaukėme. Skubėjome išplaukti iš Doverio, nes tikėjomės mažiau vėjo. Tačiau vėjo buvo pakankamai ir į Temzę atplaukėme per anksti. Už tai pamatėme upę atoslūgio metu. Irgi įdomu.



2009-06-04, 10:30 prie Tower Bridge, Londone.

2009-06-04

pusę vienuoliktos ryto prisišvartavome prie Tower Bridge. Mūsų kelionė baigėsi. Nuo pradžios nuplaukėme 2'333 jūrmyles ir išplaukiojome 17 parų.

**2.2.11. 2009-06-04
Londonas (7,5
mln.gyventojų)**

Birželio 4 dieną Londone mūsų laukė sekanti XI komanda,

vadovaujama kapitono Pauliaus Kovo. Atplaukėme 10:30 tiesiai į sutinkančios komandos glėbį. Po labai šaltos nakties ir ryto buvo jaukiai malonu išgerti tradicinio Shivas Regal taurelę ir surūkyti nugalėtojų cigarą. Pasirodo, kai netrauki į plaučius, cigaro dūmas, sumišęs su viskiu, labai skanus. Taip aš per Odisėjos reisą įgijau dar tris papildomus nesveikus pomėgius:



Darius ir Linas rūko nugalėtojų cigarus Londone.



2009-06-04. Linas Baublys, kapitonas: “per šią naktį atsiklaupiau mažiausiai 3 tūkstančius kartų”.

airiškas viskis Jeimson, Gineso alus ir cigarai.

Bet XI komanda mums neleido stipriai atsipalaiduoti. Po kelių taurelių ir cigaro – totalus “šmonas” (valymas). Turbūt nei viena komanda nebuvo pridavusi tokio švaraus laivo, kaip mes. Reikia pasakyti, kad valyme nebuvo nei vieno žmogaus, kuris būtų pabandęs simuliuoti. Kaip ne keista (tarp lietuvių tai retai pasitaiko) visi pasidalino erdves ir rūpestingai išvalė. Almerijoje laivą gavome kur kas nešvaresnį ir privertėme IX komandą pakartotinai valyti.

Pradžioje susikrovėme savo daiktus ir išnešėme į krantinę, kad jachta būtų tuščia. Išplovėme visas pakampes nuo šiukšlių ir dulkių. Išvalėme ertmes nuo maisto likučių. Aš net buvau



2009-06-04 Jachta praplaukia po pakeltu Tower Bridge Londone.

išliuogęs į achterpikį ir ten drėgnai išvaliau visas dulkes (kas buvo Ambersail jachtoje, tas žino, kad ten pavojinga susirgti klaustrofobija, tiek mažai erdvės ir tvyro prietema). Po valymo pravedžiau XI komandos šturmanams Stasiui Butkevičiui ir Sauliui Šukaičiui ekskursiją po šturmaninę ir parodžiau, kaip kuo reikia naudotis. Jau 15 valandą XI komanda priėmė švarų laivą.

Po “šmono” nusinešėme daiktus į

viešbutį ir liko dvi valandos. Su Linu Baubliu “prigulėme”, tačiau kai aš pabudau, Lino nebuvo, o laikrodis rodė, kad jau pakeliamas tiltas. Taip aš pramiegojau plaukimą po tiltu. Kaip vėliau pasakojo komanda, - jie nenustebo ir teisingai nutarė, kad aš pervargęs užmigau.

Tower Bridge buvo pakeltas 17-ą valandą 15-ai minučių. Šiam plaukimui reikėjo padidinti jachtos



2009-06-04 sutikimas krantinėje.

draudimą. Krantinėje mus pasitiko kone 300 Lietuvių su trispalvėmis ir geltonai žaliais raudonais balionais. Skambėjo liaudiška muzika nuoširdūs palinkėjimai ir viską lydėjo nuostabi nuotaika.

Nakčiai laivas buvo prišvartuotas prie ekskursinių garlaivių tiltelio iš vidinės pusės (link kranto). Atėjus atoslūgiai Temzė nuseko ir jachta, atsistojusi ant falškilio, pasviro 30 laipsnių. Kadangi priekinis švartovas buvo užrištas ant forštago rago, jachtos svoris jį sulenkė. Bet dėl to detalė netapo silpnesnė.



2009-06-05 15:11 XI komanda išplaukia.



2009-06-05 Lietuvių bendruomenės sodyba prie Londono.

2009 birželio
5 diena – XI
komandos išplaukimo
diena. Vėl minia
žmonių krantinėje. 15
valandą vėl keliamas
Tower Bridge. O
mūsų komanda lieka
ir keliauja į lietuvių
sodybą šalia
Londono, kurią
lietuvių
bendruomenei paliko
bevaikių lietuvių
emigrantų šeima.
Smagu tai, kad
sodyba gerai
prižiūrima, o dar

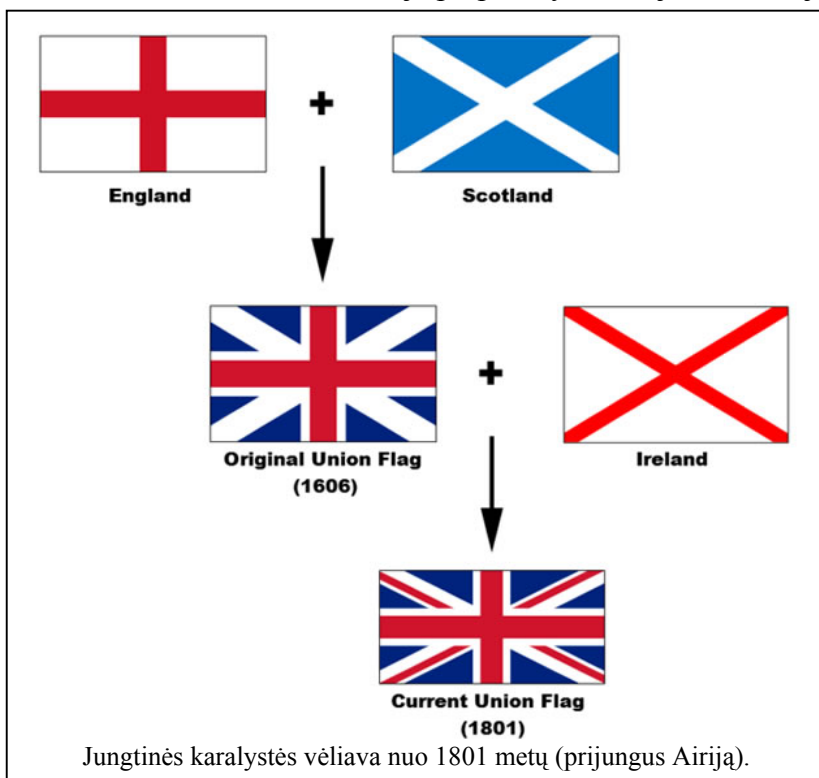
smagiau, kad lietuvių sodybos Anglijoje
bare barmenais pas lietuvius dirba anglai.

Sodyboje rengiami susitikimai,
vakaronės, koncertai, galima pavasaroti
išsinuomavus kambarius, yra prūdas ir veja
palapinėms pastatyti. Bariuke barmenas
pripylė Gineso alaus su juodųjų serbentų
sirupu ir ant putos su sirupo srovele nupiešė
dobilo lapą. Tas dobilo lapas taip ir liko ant
putos likučio jau po viskam, kai alus buvo
išgertas. Kažkokia fantastika.



Anglijos vėliava nuo 1190-ųjų metų.

X-a komanda išskrido tą pačią naktį po vakaronės sodyboje. O aš likau, nes turėjau
skristi birželio 8 dieną į Švediją parplukdyti savo jachtos Svajonė, tad turėjau daugiau laiko
pasižvalgyti po Londoną.



Londonas – didžiulė
metropolija, kurioje gyvena
dvi Lietuvos. Turbūt daugelis
žino, kad Jungtinės
Karalystės vėliava yra
jungtinė. Tai Anglijos (su
Šv.Jurgio kryžiumi), Škotijos
(su apaštalo Andriejaus
kryžiumi) ir Airijos (su
Šv.Patriko kryžiumi)
junginys. Kaip pastebėsite,
šiaurės Europos šalių
vėliavose dominuoja kryžius
(Danija, Švedija, Suomija,
Norvegija, Jungtinė
Karalystė). Pietiniam Baltijos
baseinui jau būdingos juostos
(Prancūzija, Nyderlandai,
Vokietija, Lenkija, Lietuva,
Latvija, Estija). Tokia yra



2009-06-07. Frensio Dreiko laivas Auksinė Elnė Londono doke.

istorija.

Nuo Tower Bridge per porą kvartalų prieš srovę dešiniame Temzės krante pastatytas dokas, kuriame plūduriuoja Frensio Dreiko (angl. [Francis Drake](#)) laivo “Auksinė Elnė” (angl. [Golden Hint](#)) tikro dydžio replika (tai bent). Būtinai einu jos pažiūrėti. Įdomu, kaip atrodo.

Ši replika buvo nuleista į vandenį 1973 metais ir nuplaukė pasaulio

vandenynais 140'000 jūrmylių (daugiau nei 5 kartus aplink žemę), nusifilmavo keturiuose filmuose, o dabar amžiams plūduriuoja specialiai jam skirtame St.Mary Overie Dock-e.

Laivas man pasirodė lėtaeigis. Nehidrodinamiškų formų, mažas (ilgis 31,1m (LOA 36,6m), plotis 6,5 m, gramzda 4,1m, svoris 300 tonų, groto-stiebo aukštis 28 m, ginkluotė – 22 ginklai). Jame plaukdavo: 20 karininkų ir džentelmenų, 40-60 įgulos narių (įskaitant ir kapitoną, bocmaną, virėją ir 10-20 denio jūreivių). Maksimalus žmonių skaičius – 95. Labai paprastai padauginus ilgį iš pločio ir padalinus ir vietų skaičiaus, gauname, kad vienam žmogui laive skirta 1.95 m².

Laivas stovi doke, nes Temzės upės vandens lygis keičiasi 4 kartus per parą ir neįmanoma laikyti laivų, prišvartuotų prie jokios kitokios krantinės, nei pontoninė, kuri



Auksinė Elnė prieš Dreiko plaukimą į Magelano sąsiaurį vadinosi Pelikanas. Tai Dreikas pakeitė pavadinimą.



Dar viena Dreiko laivo replika, stovinti Brixham-o nusausėjančiame uoste.

kilnojasi kartu su vandens lygiu.

Tik Baltijoje ir Viduržemio jūroje turime tokias šiltnamines sąlygas, kur galime laikyti laivus pririštus prie krantinės kaip ežere. Visame likusiame pasaulyje vyksta potvyniai ir atoslūgiai. Todėl anglai yra įsteigę specialų

Baltijos jūros padalinį prie Kruizingo Asociacijos (angl. CA – *Cruising Association*). Jie svajoja apie galimybę paburiuoti Baltijoje.

Dauguma uostų turi šliuzus ir kada nori neišplauksi. Taip yra ir Londone. Pačioje Temzėje mažai kas stovi. Vietų skaičius ribotas. Už tat pakrantę iškasiota dokais, kurie, uždarius vartus, sulaiko vandenį viduje ir palaiko



Šv.Katarinos dokas. Atrodo, kad jachtos Londone stovi kieme.



Vaizdas pro Šv.Katarinos doko vartus į Tower Bridge.

vienodą vandens lygį iki sekančio potvynio, kada laivai galės išplaukti, arba įplaukti. Įsivaizduoju, kaip brangu turėti jachtą ir vietą jai Londone. Mes sau galime tai leisti tik Lietuvoje. Londone mūsų metinio darbo užmokesčio užtektų kokiam mėnesiui pastovėti doko.

Londonas turi daug įžymių. Tai Tauerio tiltas, Big-Benas, Vestminsterio abatija, Grinvičo observatorija. Visi jie yra senajame Londone. O aplink Londoną rikiuojasi rudų plytų keliaaukščiai miegamųjų



Seras Vinstonas Čerčilis.

neblogai. Juk žuvis ieško kur giliau, o žmogus ieško kur geriau. Viena aišku, kad Anglijoje yra įdomu. Antra aišku, kad Anglijoje nėra ką veikti be pinigų, kaip beje ir visame likusiame pasaulyje. Tad lieka vienas kelias – sunkiai dirbti, kad gyvenimo pabaigoje susirgti ir numirti. Neskamba viliojančiai, nors tas pats laukia ir Lietuvoje. Tad belieka pasverti netiesiogines naudas iš

rajonų kvartalai. Milžiniška teritorija ir labai daug žmonių. Norint pasisukti centre esančiu Velnio ratu, reikia stovėti ilgas valandas eilėje. Tad to ir nedariau, tiesiog pasivaikščiojau miestu ir stebėjau jo gyvenimą.

Viena, ką pastebėjau, kad Londone yra labai daug imigrantų. Gatvėje sunku pastebėti gryną anglą. Daugiausiai galima sutikti indus. Jie dirba taksi vairuotojais, laiko maisto parduotuvėles, dirba viešbučiuose ir šnirinėja gatvėmis. Kur pasidėję patys anglai – mįslė.

Maisto parduotuvėse, o man teko pirkti maistą, indusai pardavėjai yra labai savimi pasitikintys, netgi išlūš. Kažkur girdėjau, kad indusai laiko gyvenimą Anglijoje ir Anglijos socialines garantijas kaip savaime suprantamą dalyką. Kaip kompensaciją už tai, kad Anglija ilgus metus pelnėsi iš Indijos resursų.

Buvau Londone kelias dienas. Oras buvo apniukęs, retkarčiais blykstelėdavo saulė, tačiau nebuvo šalta. Nežinau, kaip jaučiasi lietuviai Anglijoje, tačiau sprendžiant iš jų gausos galima būtų padaryti išvadą, kad



Big Benas.



Vestminsterio abatija.

gyvenimo Lietuvoje – bendravimo laisvumo, suprantamos kultūros ir socialinio artimųjų rato. Kas to neturi – vienodai gerai jausis ir Anglijoje, ir bet kur kitur.

Odisėja man baigėsi. Ką prisimenu? Pasirodo – nemažai. Kaip prisimenu? Gerai. Ar buvo plaukiant trintis? Kaip visada. Ar nustebino svetimi kraštai? Taip. Plaukčiau dar kartą su ta pačia komanda į jūrą? Taip.

***** P a b a i g a *****