

Jachtos „SŪDUVA“

2005 metų kelionės

aprašymas

**Klaipėda - Marijampolė
2006**

Jachtos „SŪDUVA“ 2005 metų kelionės aprašymas

Ši kelionė skirta jachtos dvidešimtajam gimtadieniui.

Seniai svajojome nuplaukti iki Šiaurės Jūros. Tokių svajonių būta anksčiau, pavyzdžiui 1991 m., kai Islandija pirmoji pripažino Lietuvos nepriklausomybę. Saulius Menkevičius atkakliai agitavo nuplaukti iki Reikjėviko padėkoti p. Hanibalsenui už šį Lietuvai labai reikšmingą, jam labai rizikingą ir didvyrišką apsisprendimą. Tuo laiku įvertinus jachtos galimybes, vizų bei leidimų gavimą, kitus kelionės aprūpinimo klausimus, vien gerų norų ir svajonių neužteko.

Pasitikdama dvidešimtąjį savo gimtadienį jachta turėjo gražią plaukiojimų istoriją. Priklausomai nuo laikmečio jachta turėjo prisitaikėliška tarnauti visuomenei. Pirmas sezonas – sunki BALTIJOS TAURĖ, įvykdytos sporto meistrų normos, įsitikinta, kad jachtą reikia smarkiai stiprinti ir tobulinti. Pirmąjį penkmetį (iki 1990) mokėmės, kėlėme kvalifikacijas, lankėme uostą po uosto, nors tuomet kelio galas buvo Rygos įlankoje. Per vieną atostogų mėnesį sugebėdavome su keturiomis įgulomis aplankyti po šešis, aštuonis uostus Latvijoje ir Estijoje. Buvo laikas, kai jachta kiekvieną savaitgalį skubėdavo su įgulomis – prekyautojais į Gdanską, Gdynę. Danijos karalienei paskelbus lietuviams bevizį įvažiavimą, tą vasarą devynis kartus plaukėme iki Danijos. Įmonės, kuriai priklausė jachta, darbuotojai labai norėjo iš arčiau pamatyti vakarietišką gyvenimą, ką mes ir stengėmės daryti. Bendradarbiaudami su „Marinus“ klubu, atlikome išpūdingas keliones su jaunaisiais hanziečiais, ieškojome pėdsakų prieš karą Lietuvai ruošų jūros specialistų Suomijos mokyklose, lankėme lietuvius Švedijoje, Vokietijoje. Netgi dalyvavome tarptautinėse regatose Varnemiundėje, Kokoloje. Išeinant iš darbo gamykloje, kurioje dirbau iki 1992 m., jachtą pavyko privatizuoti.

Laisvoje Lietuvoje sąlygos plaukiojimams pagerėjo. Kai kas „SŪDUVĄ“ įvardindavo kaip aktyviausiai plaukiojančią jachtą. Jachta nepavydėtina susidėvėjo ilgai abejota, ar ją atsikratyti, ar ryžtis dideliu remontui, 2000 m. apsispręsta.



Sulaukusi materialinės ir moralinės pagalbos iš klubo veteranų Norimanto Stankevičiaus, Audriaus Stanulevičiaus, Tado Mažeikos, Ričardo Kuznecovo, Sigito Karvelio, Eduardo Rūsteikos, Arvydo Brusoko, Edmundo Šitkausko ir kitų „Sūduva“ 2003 metų rugpjūtį vėl buvo nuleista vandenį. Vien aš prie jos atidirbau tūkstantį dienų, kolegos ne ką mažiau. Dabar ji talpesnė, patogesnė, geriau aprūpinta.

Nuo pat pavasario sprendėme rebusą, kada pradėti planuotą kelionę į Norvegijos fiordus. Naudingų patarimų pateikė daugiau pasaulio matęs kapitonas Valdemaras Vizbara. Nors liepos pabaigoje ir rugpjūčio pradžioje

Taip atrodė Sūduva 2001 m. kovo mėn.

Klaipėdoje vyko išpūdingi renginiai ir gaila buvo jų nepamatyti, liepos 24 d pajudėjome į vakarus.



Taip atrodė „Baltic sail“ dalyviai

Komanda sudarė jachtos remonto ir eksplotavimo kompanijonai: kapitonas Arvydas Brusokas, padėjėjai ir vairininkai Tadas Mažeika, Edmundas Šitkauskas, Rimantas Dovydaitis ir Tomas Vainikonis.



Falsterbo kanale prasilenkėme su ,
tikriausia į Klaipėdą skubančiu dalyviu.

Tik Svaneke ir Skagen uostuose sustojome trumpai pasisvečiuoti.
Šeštą parą atsidūrėme mūsų kelionės tolimiausiame taške, Lyse fiordo gale.



Nedidelis
Lyse Energy
kaimelis mus
pasitiko lietu-
mi.

Lietui pasibaigus išvydome kaimelį su pilnu turistų kempingu, skraidyklininkų klubu, monumentais žuvusiems ginant ir išlaisvinant fiordo hidroelektrinę antrojo pasaulinio karo metais, pamatėme eksponatą - pirmosios hidroturbinos, pastatytos 1974 m, darbo ratą.

Išpūdingiausia tai, kad šioje hidroelektrinėje, esančioje akmeninėje, vos ne kilometro aukščio sienoje, gaminama 70 % visos Norvegijos elektros energijos. Gaila, kad mūsų buvimas čia nesutapo su glimybe aplankyti šios hidroelektrinės su visomis 36 turbinomis, gaminančiomis po 40 ir daugiau megavatų elektros energijos.



Darbo ratas, nerudijančio plieno gaminy, su įmantrios formos mentėmis (kaušais)

Nors keliavome daug nesižvalgydami, orai buvo pakenčiami, pamainos keitėsi gana dažnai. Kiekvieną mūsų maršruto etapą kas dešimt, penkiolika valandų iš kompiuterio perkeldavome į GPS ir pučiant palankiems vėjams, sėkmingai artėjome prie tikslo.



Stavangeris



Egersundas

Taip atrodo praeitas kelias jūrlapyje

Toks laivo vedimas labai patogus, bet nelieta ieškojimo, nežinojimo intrigos. Laikui bėgant visi turėsime priprasti prie šiuolaikiškos laivavedybos, tačiau primityvaus, iki šiol naudojamo kurso klojimo jūrlapyje būdo užmiršti negalima.

Aktyvus pagalbininkas Arvydas, buriavime radęs prasmingą poilsį, kelinti metai tobulino kompiuterizuotos laivavedybos žinias. Mūsų nuostabioje kelionėje visa tai su kaupu pasiteisino, nors aš iki šiol esu Kolumbiškos navigacijos šalininkas.

Kai susiruošiu toliau plaukti, tik antros dienos pavakare palydovinės sistemos pagalba pasitikrinu laivo vietą, patikslinu kursą. Prieš 10 metų laivo vietą tikslindavome VEF radijo imtuvu gaudydami radijo švyturius ilgųjų radijo bangų (apie 1000 m) diapozone. Dabar tai kažin ar pavyktų, nes veikiančių radijo švyturių bent 10 kartų sumažėjo.

Palyginus su laikotarpiu prieš 10 metų Baltijos Jūroje jachtų padaugėjo, apie tai galima spręsti perplaukiant Falsterbo kanalą. Seniau kiekvienai atplaukiančiai jachtai pakeldavo tiltą, dabar per laukimo valandą susirenka iki 10 jachtų. Darbo pradžioje ir pabaigoje, siekiant žemėje mažiau trukdyti važiuojančius automobiliais, dvi valandas tiltas visiškai nekeliamas.

Norvegijos krantus Šiaurės jūroje įsivaizdavau esant labai stačius ir aukštus, tačiau tik kai kurios kalnų nuožulos yra sulindusios tiesiai į vandenį. Yra daug gražių įlankų su daugybe salyčių, be abejo ir su povandeninėmis uolomis. Kas kita fiorduose, ten yra vietų, kur vertikali siena siekia kilometro aukštį. Atslinkęs debesėlis pridengia uolos tarpsnį, viršūnę ir apačia neuždengtos.



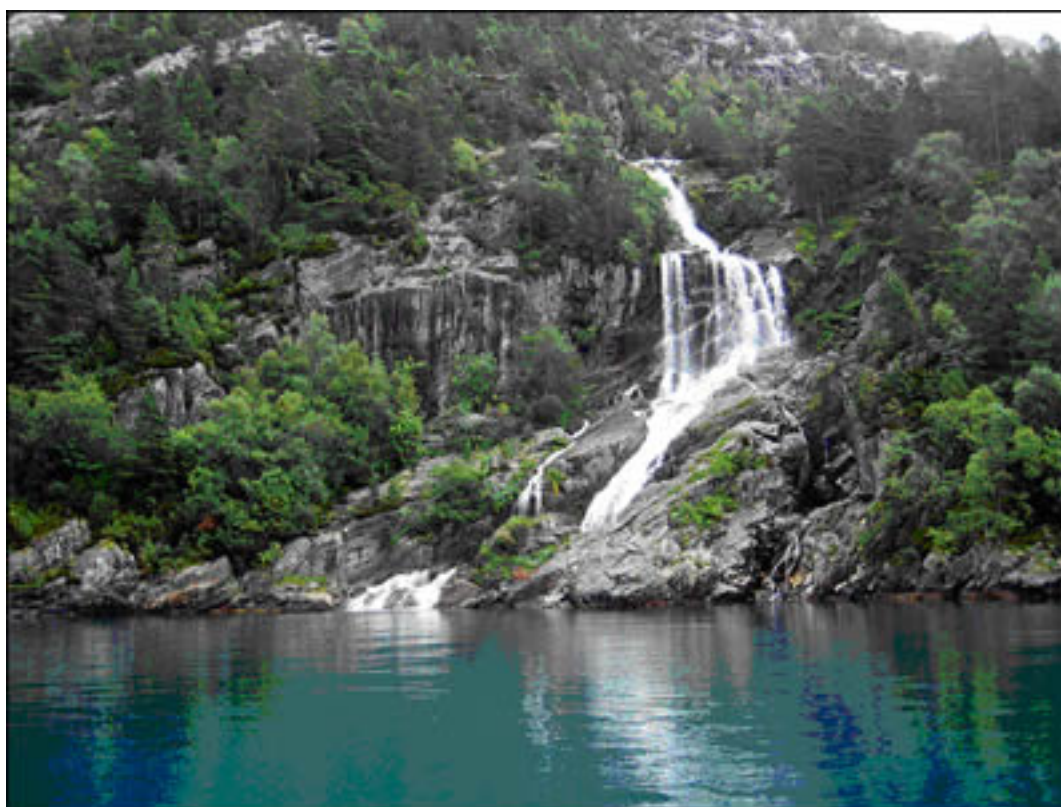
Šis debesėlis nei per aukštai nei per žemai.

Iš toliau pamatę aukštame šlaite ganomas karves, iš akmenų sukrautą, mums tinkamą prieplauką, nutarėme pamatyti čiabuvius. Aš kaip vyriausias pasilikau ruošti pietų. Po valandėlės komanda grįžo prisirinkusi įvairių grybų, bet kaimuko nepasiekė, nes kai kas pavargo, kai kam avalynė suplyšo.

Tvarkingai pasimaudę kelionę tęsėme. Daug uolų ir skardžių atrodo, tarsi juda, tai yra gyvi. Jie išmarginti įvairiomis spalvomis, tai priklauso nuo augmenijos, apšvietimo ir akmenų spalvos.



Kaimo ieškotojai sugrįžo



Šiuose puskilometro pločio plyšiuose tikriausia yra vertikalios oro srovės, nes matėme skraidyklininkų grupę, kurie šuolius pradeda uolos viršūnėje ir ko gero neblogai laikosi ore. Jie turi katerį tiems, kurie nusileidžia į vandenį.

Nenuostabu, kad norvegai pagauna daug žuvies. Nors jų kraštuose yra daugiau žuvų ir jų rūšių, čia į žuvų veisimą žiūrima kitaip. Kas keli ar keliolika kilometrų yra įrengtos žuvivaisos stotys, o ramiose fiordo įlankose net po kelias. Tai apvalūs, kartais šimto ar daugiau metrų ilgio plaukiantys, nuo paukščių apdengti tinklu įrenginiai. Yra namelis darbuotojui ir žuvų pašarui laikyti.



Fedafjorden žuvivaisos įrenginiai

Tokių žuvivaisos įrenginių fiorduose yra daug .

Išplaukdami iš Lyse fiordo, užsukome pasipildyti degalų. Gerai, kad pasitaikė kurą bepilantis automobilio vairuotojas, kuris mums pasakė kurį klavišą spausti, kad bėgtų žaliai dažytas, skirtas traktoriams ir laivams, dizelinas, kainuojantis 5,99 Nkr. Stavangerį pasiekėme vėl vakarą, sustojome miesto pusėje, prie judrios gatvės. Besidairant atsirado jaunikaitis, kuris pasiteiravęs apie mus ir mūsų planus, po kurio laiko grįžęs informavo, kad galime stovėti, kiek panorėsime, nemokamai.



Iki Stavangerio centrinės gatvės vos 20 metrų

Nors Stavangeris vienas didesnių pramonės ir kultūros centrų, mus nustebino reklamos kuklumas, tiesiog jos nebuvimas. Gal tokios tradicijos egzistuoja visoje Norvegijoje, juk be naudos išmesti milijonai. Uosto dugne daugybė įvairių žvaigždžių ir kitokių jūros gyvūnų, kuriais susidomėjo Tomas, kelis kartus nardė ir nešė mums šiuos padarėlius, planavo juos džiovinti. Pusantros dienos svečiuojantis nežinomame mieste, labai mažai ką gali pamatyti.

Egerzundą pasiekėme vidurnaktį. Jachtų daug, krante nesuprantamos paskirties didžiulė stacionari palapinė, lyg tai turgaus, automašinų stovėjimo, koncertų ar cirko dengta aikštė. Tualetai šviesūs, šilti, vos neišėjau rankų nenusiplovęs, nes niekur neradau čiaupo vandeniui paleisti. Taip begrabaliojant apie maišiklio vamzdį atsirado tekėjimas, mat mano plaštaka netyčia pateko į plovimosi vietą. Mieste viskas tvarkinga ir kuklu. Krito į akis kuklus namas, ant kurio sienos parašyta, kad čia gyveno ir dirbo miesto pirmasis meras.





Išplaukiant iš Egezundo mus palydėjo plaukikė

Aplankę Egersundo įdomesnes vietas, plaukėme į Flekke, Feda fiordus, gaudėme žuvį. Per pusvalandį trimis meškerėmis pilnutėlis kibiras skumbrių. Matėme, kaip kasamas tunelis ir statomas tiltas per Feda fiordą. Tai ne žemesni kaip penkiasdešimt metrų aukščio keltuvai – kranai, išpūdingai aukštos grakščios atramos ir sunkiai suvokiama visa tilto statybos technologija. Įdomu tai, kad iškastas tunelio gruntas – uola čia pat pastatytais trupintuvais susmulkinama, savaeigėmis baržomis išvežama kaip statybinė medžiaga. Dar pastebėjome vieną senovišką kelio krypčių žymėjimo sistemą, kur medinis ar metalinis skydas, panašus į rankos kumštį su ištiestu smiliumi ta kryptimi, kur reikia pasukti - paprasta ir labai aišku. Toks kelio ženklas suprantamas be navigacijos mokslų.

Pernai jachtoje pastatytas „volvo penta“ variklis iki šios kelionės tarnavo pakenčiamai, tačiau dar nepriplaukus toliausio taško, mums teko apie jį pašokinėti. Vieną variklio galvutę nuiminėjome penkis kartus, vis pramušdavo tarpinę. Paskutinį kartą ardydami atsisakėme vieno išrūdijusiu pakraščiu cilindro paslaugų. Iš tarpinės gabalėlių sukonstravę dar vieną tarpinę, hermetikais užsandarinę vandens ir tepalų pratekėjimus, pakėlę išmetimo vožtuvą, kuro tiekimą į purkštuką nukreipę atgal į kuro baką, sėkmingai plaukėme puse variklio. To pakako lygiame vandenyje judėti trijų mazgų greičiu.

Besiruošiant išplaukti iš Skageno, priėjo netoli stovinčios jachtos kapitonas ir paklausė, ar turime lietuvišką vėliavėlę. Netrukus atsargose suradę gražią naują mūsų šalies vėliavą, jam padavėme. Norvegas klausia, kiek tai kainuoja, atsakome, kad tai dovana ir pakviečiame aplankyti Klaipėdą. Tuomet jis parodo ant jo jachtos gulinčią pripučiamą valtį ir liepia ją paimti, mes klausiamo kiek tai kainuos, o jis sako, nieko, tai dovana mums. Malonu pasidalinti tokiais dovanėlėmis. (Tokia valtis mūsų parduotuvėse kainuoja 2450 Lt)

Skagene, prisiskaitę reklaminių leidinių apie Jyllando salos gražumus, nutarėme ten pasižmonėti, pažiūrėti gražių (gražesnių už Neringos), su išmetamais gintarais, paplūdimių, tačiau iš jūros jų neapžiūrėsi, tai pasitenkinome užsukę į Vesteroe uostą, Laeso saloje.



Aplanę keletą įdomesnių vietų Kopenhagoje, pasižiūrėję internete savaitės vėjų kryptis ir stiprumą, matėme, kad artėja nelabai gražūs, Lenkijos pusėje iki 45 JM, tačiau palankių krypčių vėjai. Kaip visuomet per dieną prisibėgioję, iriamės toliau, nakvojame Ystad jachtų uoste. Graži saulėta diena ties Švedijos piečiausiu kampu, o ant aukšto kalno matosi keista akmeninė tvora. Tai ne tvora. Aplanę Kaseberga uostą, ten radome laivo formos antkapį. Išdėliotas denio kontūras iš 59 granito luitų, o forštevnis ir achterštevnis iš marmuro, kurio ilgis 67 plotis 19 metrų. Spėjama, kad šis paminklas pastatytas bronzos amžiaus pabaigoj arba geležies amžiaus pradžioje. Viena iš teorijų, kad tai simbolizuoja laivo igulos žūtį, kitoje, kad tai kažkas susiję su astronomija.





Kasebergos uostas ir akmeninio laivo paminklas. Įspūdingas monumentas.

Svetingame Kaseberga žvejų uostelyje kitų jachtų komandos perspėjo, kad artėja labai stiprūs vėjai, patarinėjo neplaukti. Buvo minčių pasiekus Bornholmą štormus pralaukti, tačiau jau buvo 18-ta kelionės diena, nesinorėjo užtrukti savaite ilgiau ar sulaukti priešingos krypties rytinio vėjo. Ties Hamerode dar švietė saulė, o jachta didžiausiomis burėmis vos pasiekdavo penkis mazgus, iki namų per 200 jmi, vėjas tiesiai į nugarą. Nuo Bornholmo nutolus 100 jmi GPS fiksuodavo virš 15 jmi jachtos greitį, nors jau plaukėme vienu grotu, kiek įmanoma sumažintu.

2005.08.09 20:17:20	-9 m	262 ft	0:00:08	19 kt	32° true	N55 28.505 E15 22.316
2005.08.09 20:17:28	-9 m	75 ft	0:00:04	11 kt	45° true	N55 28.542 E15 22.356
2005.08.09 20:17:55	-9 m	92 ft	0:00:05	11 kt	172° true	N55 28.496 E15 22.426
2005.08.10 02:48:51	6 m	47 ft	0:00:02	14 kt	111° true	N55 34.859 E16 35.436
2005.08.10 02:49:01	3 m	123 ft	0:00:06	12 kt	99° true	N55 34.852 E16 35.476

Tokio greičio jachta dar niekada nebuvo pasiekusi.

Firminis štorminis stakselis neišsilaikė nė pusvalandžio. Per radiją girdime, kad Klaipėdos uostas uždarytas, keltai nekursuoja, kad Lenkijos jachta nukentėjo. Tokiais tempais būtume artėję prie savo krantų, jei būtų atlaikę groto šliaužikliai. Beveik akimirksniu pradėjo trūkinėti vienas paskui kitą plastmasiniai šliaužikliai, kol susiruošiau nuimti grotą ir kelti triselį, vėjas dar spėjo perplėsti burės kraštą. Pilnai nuleisti grotą ir pakelti triselį nepavyko, nes atsilaivinusį groto falą stiebo tope vėjas užmetė į šoną taip, kad nei aukštyne, nei žemyn. Susitaikome su šiomis nesėkmėmis, nutariame dreifuoti. Būtina stabdyti, nes jachta nuo „kalnelio“ eina 8, į „kalnelį“ 3 jmi. Iš atliekamų virvių pagaminę stabdį, metame jį nuo priekio, greitis sumažėja nežymiai. Prisiminiau turįs mažai naudojamą burę - „ričeri“, suraišiojame taip, kad nebūtų Neptūnui pagundos jį sudraskyti, išmetame. Jachta sustojo, prietaisai rodo, kad tokiu greičiu iki Klaipėdos eisime 36 val. Už pusvalandžio matome, kad jachtą stabdanti 12 mm virvė dinga su visa bure, mat pasirinkome per ploną pynutę kuri nutrūko. Tokią dovaną gavęs Neptūnas turėtų nusiraminti, bet kur tau, pasuktą jachtą bangos varto dar smarkiau, o dar matau, kad rumpelis nulūžęs. Kadangi nė vienas komandos narys panikos nekėlė, tvarkingai surinkę jachtoje turimus vatinukus, vatines kelnės, neperšlampamus rūbus, miegmaišius sudarėme vos apglėbiamą stabdį. Pririšome storiausia virvę ir įmetėme iš achterio. Rumpelį sutvarkėme sutrumpindami medinę dalį, dabar jį laikėme pririštą, kad neatsiremtų į kokpito šoną ir vėl nenulūžtų. Pajuokavę, kad sutaupysime nemažai maisto, uždarę landas ilsėjomės. Vidurnaktį išgirdau kažkokį ūžimą, išlindęs matau šalia stovint didelį krovininį laivą. Įgula pamačius, kad čia esama gyvų žmonių, netrukus pasišalino (mūsų eigos ir denio apšvietimo šviesos degė).

Prašvitus, lygiai pusę paros dreifavus, trosų švilpimas lyg tai sumažėjo, vandens paviršius mažiau putotas ir baltas. Papildę variklio tepalą beveik vienu litru, kad nuo didelio vartymo nenutrūktų jo tiekimas, bandome judėti. Iki namų likę keturiasdešimt jūrmylių. Traukiame iš

vandens rūbų ir miegmaišių rinkinį, gana sėkmingai judame, netgi pasikeliame išsaugotą darbingiausią stakseliuką. Sutaupytus vakarykščius pietus po vidurdienio valgėme jau uoste.

Dangėje stovėjo atitempta, smarkiai apdaužyta lenkų jachta, kurios kapitonas žuvo. Tai buvo 2005 rugpjūčio 11 diena.

Per 25 metų jūrinio plaukiojimo praktiką man pirmą kartą teko jūroje patirti tokį stiprų vėją, tokias bangas ir praktiškai išbandyti dreifavimo technologiją. Darytinios svarbiausios išvados: kiekvienos jūrinės jachtos komplekte turi būti patikimas plaukiantis inkaras, kurį mesti geriau iš achterio, patikimos ir išbandytos štorminės burės, geros štormjuostos, patikimai ant denio ištempti trosai. Jachtoje viskas turi būti patikimai padėta, sunkesni daiktai pririšti.

Neptūnui per šį išbandymą atiteko burė „ričėris“ ir vienas bujukas nuo gelbėjimo rato, tačiau už tai jis mums parodė neužmirštamą savo galybės vaizdą, davė daug adrenalino ir įspūdžių.



Tik įplaukę pro Klaipėdos uosto vartus, pastebėjome, kas liko iš naujos mūsų vėliavos.

Kelionę į Norvegijos fiordus baigėme dvidešimtą parą po išplaukimo iš Klaipėdos. Pasižadėjome, kad ji bus pakartota vykstant į tolimesnes Šiaurės jūros vietas.

Laivo savininkas Rimantas Dovydaitis
Reiso kapitonas Arvydas Brusokas