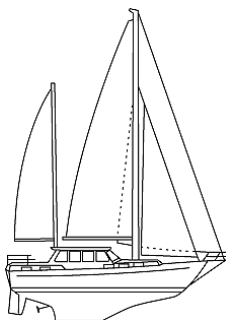


Lietuvos Buriotojų Sąjungos
2006 m. įdomiausio Lietuvos jachtos plaukiojimo Konkursinis darbas



arba „Kodėl baronui Miunhauzenui sekėsi iššaukti giedrą orą”



Nauticat 38

Autorius: Artūras Dovydenas

TURINYS

Jachtos „Gabriela“ įgula	2
Jachtos „Gabriela“ techninė charakteristika	3
Kelionės tikslas	4
Kelionės rezultatai	5
Kelionės išvados	5
Kelionės išvados	6
Kelionės „žemėlapis“	7
Preambulė	8
La Coruna (Ispanija)	9
Anglijos kanalas, dar vadinamas Lamanšu	14
Šerburgas (Prancūzija)	16
Ramsgeitas (Anglija)	19
Amsterdamas (Olandija)	23
Nuo Amsterdamo iki Makkumo ir Harlingeno (Olandija)	28
Nuo Harlingeno iki Delfzijlo (Olandija)	34
Nuo Delfzijlo iki Cuxhaveno (Vokietija)	39
Kylio kanalas (Vokietija)	41
Kylis - Klaipėda	43
Pabaiga	45

Jachtos „Gabriela“ įgula

1. Kapitonas - Rimtautas Rimšas - Klasikas.
2. Savininkas - Giedrius Misiūnas - Bosas.
3. Jūreivis - Artūras Dovydenas - Autorius.
4. Juodadarbis be kvalifikacinės licenzijos - autopilotas „Autohelm – triumo tylusis“.

Sutartiniai komandos vardai Klasikas, Bosas ir Autorius pasirinkti ne vienas kito sureikšminimui, o bendravimo patogumui ir buvo naudojami kreipinių trumpumui.



Mes esame puiki įgula, turinti vieni kitus papildančias savybes. Kapitonas moka saugiai vesti laivą tikslo link, tačiau neturi pinigų jam įsigyti. Savininkas turi pinigų laivui, tačiau nemoka vesti laivo tikslo link. O Jūreivis yra visada reikalingas laive:

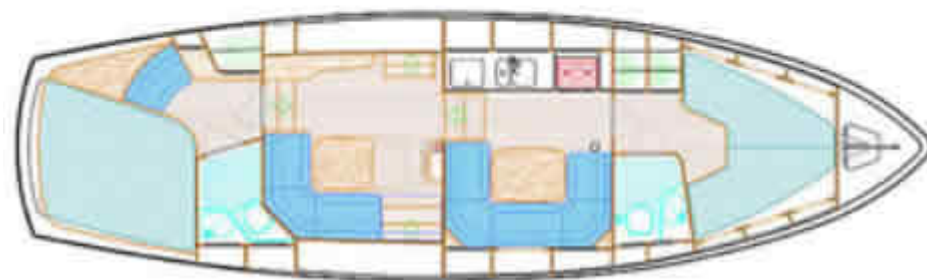
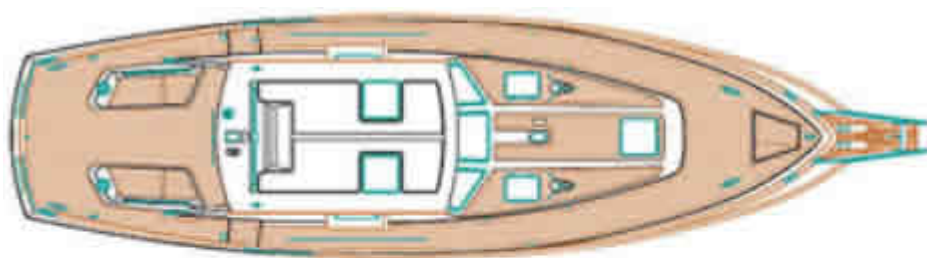
- 1) esant dviem skirtingoms nuomonėms dėl kurso, padeda Jūreivis;
- 2) cepelinus padeda daryti Jūreivis;
- 3) burės pritraukiamos arba atleidžiamos irgi Jūreivio rankomis.

Trumpai tariant, kas galėtų paneigti, kad laivais plaukioja jūreiviai? Todėl kelionės laikui mes visi tapome jūreiviais, arba bent jau trumpam išbandėme jų duoną.

P.S. Nuotrauka viršuje daryta 2006 metų balandžio 23 dieną Biskajo įlankos viduryje. Iš kairės į dešinę: Bosas, Autorius ir Klasikas. Vairuoja ketvirtasis įgulos narys – Autopilotas.

Jachtos „Gabriela“ techninė charakteristika

Pavadinimas:	„Gabriela“
Registro numeris:	LTU 1500
Nacionalinė vėliava:	Lietuvos Respublika
Registracijos uostas:	Klaipėda
Jachtos tipas:	Kilinė, Nauticat 38
Burių tipas:	Kečas, Selden stiebai, susukami genuja ir grotas.
Statybos metai:	1995 (1975 metų modelis)
Maksimalus ilgis (LOA):	11.4 m.
Vaterlinijos ilgis (LWL):	9.3 m.
Maksimalus plotis:	3.3 m.
Maksimali grimzlė:	1.8 m.
Burių plotas:	70.1 m ² .
Groto stiebo aukštis:	15.3 m.
Svoris:	10.804 tonos
Balastas:	3.1 tonos
Variklio galia:	100 AJ
Variklio markė:	Volvo
Vandens talpos:	1 x 200 ltr.
Kuro talpos:	2 x 300 ltr.
Kruizinis greitis:	7 mazgai.
Maksimalus greitis:	9 mazgai.
Navigacinė įranga:	Autopilotas, kompasas (2), lagas, lotas, vėjo prietaisas, radiolokatorius, VHF, GPS, ploteris, Navtex, barografas, navigaciniai žiburiai.



Kelionės tikslas

Kelionės tikslas – parplukdyti jachtą iš Ispanijos į Klaipėdą jūrų keliu. Su šiuo tikslu buvo susiję daug darbų. Tai ne tik parplukdymas per 3'000 jūrinių mylių atstumą, bet ir įgulos surinkimas, maisto provizija, jachtos būklės patikra ir reikalingo remonto atlikimas.

Jachtos gimtasis uostas - Maljorka. Atvykusi įgula iš karto iškėlė laivą ir atliko sekančius laivo paruošimo kelionei darbus:

1. Nuplovė ir nudažė dugną.
2. Pakeitė sraigto ašies plaukiojantį guolį, kuris buvo sudilęs.
3. Pakeitė visus vantus, štagus bei vieną vantputensą.
4. Įrengė naują šildytuvą “Webasto”, nes senasis “Ebershpacher” surūdijo nei karto neįjungtas šiltojoje Ispanijoje.

Teisinė dalis. Jachta buvo užregistruota Lietuvoje, turėjo laivo bilietą, registro numerį LTU 1500 ir galėjo plauki su Lietuvos vėliava.

Visa kita buvo tvarkinga. Tereikėjo papildyti vandens ir kuro atsargas, bei pakeisti dėl viso pikto tepalus variklyje ir greičių dėžėje. Burės, nors ir gimtosios (t.y. 10 metų senumo), buvo pakankamai geros būklės.

Žinoma, reikėjo papildomų saugos priemonių, kurių, be gelbėjimosi plausto, laive buvo tik viena – gelbėjimosi ratas. Tam buvo nupirka: EPIRB, rankinis GPS, rankinis VHF, raudonos raketos ir raketų pistoletas, vantų karpymo žirklys. Taip pat buvo surinktas pakankamas jūrlapių komplektas. Labai patogūs yra angliški “Imray” firmos jūrlapiai, nes dirbant su jais nereikia lygiagrečios liniuotės: platumų ir ilgumų tinklainės yra nupieštos tiesiog ant jūrlapio. Svarbiausia kiekvieno jūromis keliaujančio laivo knyga – Almanachas, kuris būdai esant gali pakeisti ir jūrlapius: su uostų planais, procedūrų taisyklėmis, potvynių lentelėmis ir t.t. Jo kaina yra apie 26-30 svarų, arba 50 eurų. Almanachai išleidžiami metams, tad kiekvienais metais patartina turėti naujus. Pasensta potvynių lentelės. Tačiau visa kitka – ne. Žinomas leidėjų triukas, prašantis kasmet į jų kasą įnešti šiek tiek pinigų.



Jūrlapiai ir Almanachai.



Olandiškojo “Botter” modelis.

Kelionės rezultatai

Gera paruoštas laivas sėkmingai įveikė kelią, lygų atstumui nuo Amerikos iki Europos žemyno, tačiau einantį per Viduržemio jūrą, Atlanto vandenyną, Biskajo įlanką, Anglijos kanalą, Šiaurės ir Baltijos jūras.

Pakeliui buvo aplankyti uostai: Giblartaras, Lisabona, Vigo, La Coruna, Šerburgas, Ramsgeitas, Amsterdamas, Enkhauzenas, Stavorenas, Leeuwardenas, Grioningenas, Kukshafenas, Kyliis. Perplaukti Olandijos vidaus vandenų ir Kylio kanalai. Atsivežtas namo ne nuovargis, o puikūs išpūdžiai iš aplankytų vietų Ispanijoje, Prancūzijoje, Anglijoje, Olandijoje ir Vokietijoje. Teisingas maršruto planavimas atsižvelgiant į oro prognozes, kurias gaudavome per Navtex sistemą ir Internetinius prognozių portalus, leido ne tik kad nerizikuoti gyvybėmis tokio tolimo kelio metu, bet ir nerizikuoti pervargusios komandos nervais. Tiesa, jūrų kelionės pagal oro prognozes yra brangesnės, nei plaukimas per audras, nes reikia susimokėti už stovėjimą uostuose. Nors niekada negalima teigti, kad audros negali laivui padaryti daugiau nuostolių, nei vienos ar dviejų papildomų dienų stovėjimo uostuose kaina. Dėl šios filosofijos “pareiga” parplukdyti laivą tapo “pramoga”.

Ilgose kelionėse laivo tipas yra labai svarbus. Nauticat 38, kuriuo plaukėme, yra motorinis-burinis laivas su vairabūde (angl. pilothouse), kaip ir visi suomių kompanijos Siltala laivai. Vairuoti laivą galima neišeinant iš kajutės. Nežinau, kokioje stadijoje buvo globalinis Žemės atšilimas 2006-ųjų metų balandžio-gegužės mėnesį, bet naktys būdavo labai šaltos net ir kajutėse. Miegoti šilta būdavo tik su drabužiais, o ką jau kalbėti, jei būtų tekę vairuoti atvirame kopkite. Todėl, renkantis maršrutą ir kelionės laiką, patartina atkreipti dėmesį ir į patį laivą, kuriuo ruošiamasi plaukti.



Atlanto banga.



Paukštis, surastas Cuxhaven suvenyrų krautuvėje.

Kelionės išvados



Styvas ir Linda Daševai yra išleidę puikią jūrine praktika pagrįstą knygą “Išgyvenimas štorme, pakrančių ir atviros jūros taktikos” (“Surviving the Storm, Coastal & Offshore tactics”, Steve and Linda Dashew). Joje aprašomos žiaurių audrų taktikos, iliustruojamos 20 metrų aukščio bangomis su 6 metrų aukščio lūžtančiomis keteromis. Tačiau po viso siaubo, 245-ame puslapyje autoriai patalpina paveiksluką, kurį jūs matote kairėje, ir rašo: “Laikas realybės testui. Tai jachta “Sundeer”, kuri yra nuleidusi inkarą Prancūzų Polinezijoje. Pamirškite visas didelių bangų nuotraukas, kurias mes jums rodėme. Štai kur yra 99 procentai kreiserinio plaukiojimo laiko realybės, jei jūs laikysitės kelių paprastų taisyklių ir tikrinsite oro prognozes kelionių metu”. Taigi, pirma išvada:

- Net ir esant abejonei, kad audros prognozė yra klaidinga, geriau meteorologų teisumu įsitikinti uoste, o ne

atviroje jūroje.

Nuostabioje knygutėje apie barono Miunhauzeno nuotykius yra viena scena, kurioje baronas ryte planuoja savo dieną: “9:00 – pusryčiai, 10:00 – giedro oro nustatymas, ... “. Miunhauzeną visi laikė keistuoliu, nors jau senaisiais laikais žmonės buvo pastebėję gero ir blogo oro požymius, kurie leidžia prognozuoti ateitį. Tad, Daševų kvietimas paisyti kelių paprastų taisyklių, yra naujas tik tiems, kurie šį pasaulį išvydo vakar. Nieko svarbaus šia išvada neatradome nei sau, nei kitiems.

Antra išvada, kurią gali atrasti pastabus keliautojas, keliaujantis buriniu laivu, yra tokia: “burinis laivai plaukia vėjo pagalba”. Todėl, kad ir kaip saugantis nuo darganos ar blogo oro, reikia atminti, kad stiprus vėjas prilygsta audrai tik nuo 8 balų pagal Boforto skalę. Iki 8 balų vėjas vadinamas tik stipriu. Stiprus, silpnas,... Tai žodžių žaismas. Taip žaidžiant toliau, galima būtų teigti, kad buriuotojai, buriuojantys per stiprų vėją, yra stiprūs, o buriuojantys per silpną vėją – silpni. Nebuvome silpni, nors kelionės metu buvome kartą pasukę atgal tam, kad pasislėptume už kranto kyšulio nuo 7 balų priešinio vėjo keletui valandų ir pralauktume nieko gero nežadančią naktį. Kadangi įveikėme atstumą nuo Ispanijos iki Lietuvos, plaukėme per stiprų vėją ir per silpną, per giedrą ir per rūką, antra išvada skambėtų taip:

- Laivai, kurie slepiasi nuo bet kokio vėjo uostuose, niekur nenuplaukia.

Sako, kad išvados turi būti trys. Tad štai ir trečioji, ateinanti bet kokiam keliautojui į galvą sugrįžus iš kelionės:

- Niekur nėra taip gerai, kaip savo gimtajame krašte.

Tačiau, kalbant rimtai, trečia išvada turėtų būti tokia: “įsimintinesnės yra tos kelionės, kuriose buriuojama pakrantėmis, o ne atviroje jūroje, bei daromi dažnesni sustojimai skirtinguose uostuose. Jei keliautumėte iš taško “A” į tašką “B” nesustodami, pagrindinis įspūdis būtų monotonija. Sustodami uostuose, galime geriau pažinti navigaciją, meteorologiją, laivavedybą, svetimus kraštus bei jų žmones.

Kelionės „žemėlapis“



— 2006.03.28-
— 2006.04.20.
 2006.04.21-2006.05.12.

1. Iš Vilniaus išskridau balandžio 20 dieną 7:00 per Prahą, Madridą į La Coruna Ispanijoje.
2. 2006.04.21-26 La Coruna (Ispanija) – Šerburgas (Prancūzija).
3. 2006.04.27-28 Šerburgas (Prancūzija) – Ramsgeitas (Anglija).
4. 2006.04.28 jūroje audra 7 balai N.
5. 2006.04.29-30 Ramsgeitas (Anglija) – Sixhaven uostas Amsterdame (Olandija).
6. 2006.05.02 Amsterdamas (Olandija) – Makuum (Olandija) su sustojimais Enkhauzene ir Stavorene vidiniuose Olandijos vandenyse.
7. 2006.05.03 Makuum (Olandija) – Harlingen (Olandija). Plaukėme žemu vandeniu Olandijos priekrantėmis. Iš Harlingen įplaukėme į Olandijos vidaus vandenų kanalą, toliau miestas Leeuwarden ir nakvojome prie Dokkum.
8. 2006.05.04 Dokkum – Lauwersoog, kur galima išplaukti į Šiaurės jūrą, tačiau jūroje 7 balai E. Plaukėme kanalais toliau. Nakvojome kaime prie uždaryto tilto.
9. 2006.05.05 Grioningen – Delfzijl. Prognozės 5 balai E, išplaukėme pro Borkum į Šiaurės jūrą.
10. 2006.05.06 Borkum (Olandija) – Kukshafen (Vokietija) – Brunsbittel (Vokietija, Kylio kanalas po įėjimo šliuzo).
11. 2006.05.07 Kylio kanalu iki rytinio šliuzo Holtenau ir į Kylio miesto mariną (Vokietija).
12. 2006.05.09-12 9:00 Kylio (Vokietija) – Klaipėda (Lietuva).

Preambulė

Yra toks padavimas apie gyvojo pasaulio atstovų savybes, nulemiančias jų paskirtį, arba geriausią atitikimą kažkokiai funkcijai:

“Kai dievas dalino visiems gyviesiems savo tvariniams kailius, ragus, sparnus, nagus ir kitokias vindikacines priemones, eilės gale atsidūrusiam žmogui nieko neliko. Pagalvojo dievas ir davė jam vynuoges, pakeitusias kailius, ragus, sparnus ir nagus”.

Šiuo padavimu labiausiai džiaugiasi žmonės, turintys alkoholinę priklausomybę. O likusieji - abejoja. Kaip ten bebūtų, bet “darbas” nėra pirmą kartą žmogaus paskirtis. Žmogus neturi didelių rankų kroviniams taisyti, ar ilgų ilčių urvams kasti. Tačiau jis turi ilgas kojas vaikytis grobį ir keliauti. Štai kodėl kelionės yra pats mėgstamiausias žmogaus užsiėmimas ir tai buvo priežastis, kodėl pasitaikius galimybei plaukti iš Ispanijos į Lietuvą su patikima jachta, aš per vieną dieną apsisprendžiau vykti į Ispaniją.

Po kelių SMS buvau priimtas į komandą, paskambinęs telefonu užsisakiau lėktuvo bilietą į La Coruna (susitikimo uostą) ir saulei nusileidus jau turėjau susikrovęs dvi nedideles rankines su savo kelioniniu bagažu, kurio didžiausią dalį užėmė guminiai batai. Visa kita buvo:

1. Buriuotojo striukė.
2. Buriuotojo kelnės.
3. Kepurė su snapeliu ir šilta slidininko kepurė.
4. Keli šilti viršutiniai ir apatiniai drabužiai.
5. Trys apatinių pakaitos.
6. Ketverios poros kojinių.
7. Asmeninės higienos priemonės.
8. Ketvirtis juodos lietuviškos duonos.
9. 0,5 kg kavos “Edusho”.
10. Dan Brauno knyga “Da Vinčio Kodas”.

Dabar kelionė jau baigta. Viena savaitė

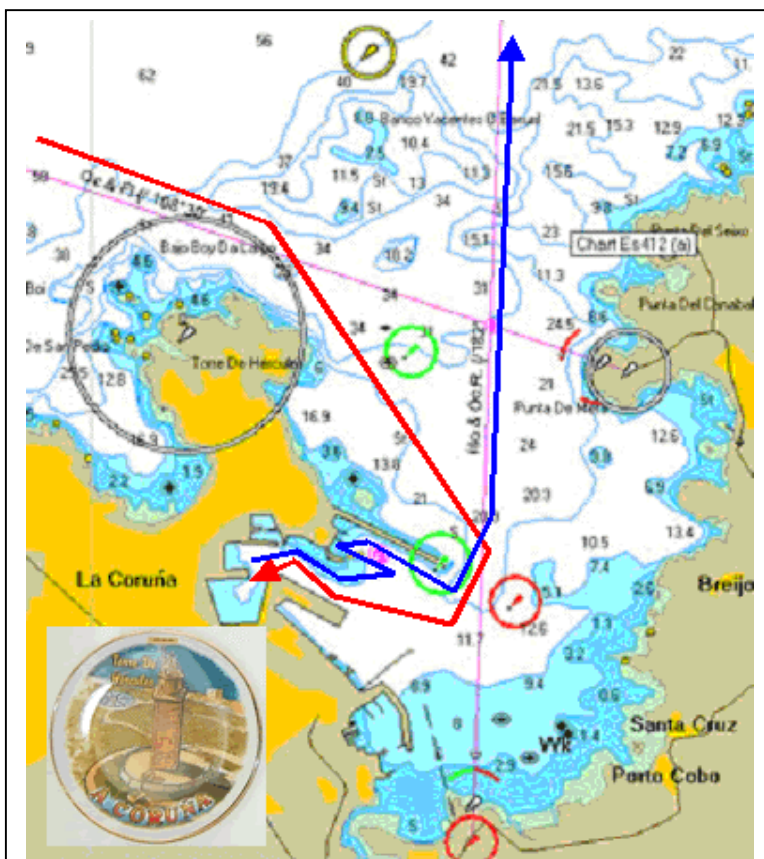


prabėgo nuo šių prisiminimų rašymo pradžios, trys savaitės nuo kelionės pabaigos, arba šešios savaitės nuo jos pradžios. Sėdžiu namie prie rašomojo stalo, taisau rankraštį ir nei per nago juodymą nesigailiu tokio greito apsisprendimo. Atvirkščiai, galvoju, kad tai buvo išmintingiausias mano pasirinkimas iš tuo metu buvusios pasiūlos. Reikėjo tik išdrįsti pasibelsti į nuotykių pasaulio duris. Ispanija, Prancūzija, Anglija, Olandija, Vokietija. Ach... Tolimi kraštai ir nuotykių vilionės. Kas gali būti geriau gyvenime, nei nauji neatrasti kraštai? Juk gyvenimas - tai ne tos dienos, kurios praeina, o tos, kurios įsimena.



Leonardo da Vinčio piešinys “Vitruvijaus žmogus” demonstruoja dieviškosios proporcijos santykį, išreiškiamą skaičiumi “fi” (1.618). Tokiu santykiu dera žmogaus ūgis su kojomis (atstumu nuo liemens iki kojų kulnų). Kojos yra pati didžiausia žmogaus kūno dalis.

La Coruna (Ispanija)



La Coruna (Ispanija). Raudona linija – atplaukimas. Mėlyna linija – išplaukimas į Biskajaus įlanką. Vingis jachtklube – degalinė.

Skrydis į La Coruna truko nuo 7 valandų ryto iki 17 valandos vietiniu laiku (-2 valandos), arba 12 valandų. Čekų avialinijos, skraidinusios per Prahą į Madridą, pasirūpino, kad mano 20 kilogramų sveriantis bagažas būtų nuskraidintas tiesiai į La Coruna. Labai jiems ačiū. Iš Madrido Iberijos avialinijos turėjo nugabenti mane ir mano rankinį bagažą iki tolimesnio Galiijos miesto. Šis etapas tapo pirmuoju iššūkiu. Madride teko palikti muitinės zoną ir išeiti į aerouostą tam, kad vėl praečiau pasų ir muitinės patikrą. Čia pirmą kartą susidūriau su ispaniška “manjana” (rytoj).

Ispanai angliškai kalba ne taip puikiai, kaip anglai, tad susikalbėti sunku. Madrido aerouosto rodyklės painios, uostas didžiulis, o laiko persėdimui – vos valanda. Nugalėjus atstumus, eiles ir patikras, iki lėktuvo skrydžio

liko 24 minutės. Bėgte į nurodytą terminalą. Ten nuoroda, kad terminalas pakeistas. Bėgte į kitą. Jau suprakaitavęs stoviu eilėje. Praeina 5, 10 minučių. Susirandu vietą pasėdėti. Praeina dar 10 minučių. Tada kelios merginos vangiai pradeda tikrinti bilietus ir keleivius sodinti į lėktuvą. Pakylam. Pilotas ispaniška greitakalbe pasakoja pasakas, bet po to prabyla angliškai ir rezga painią istoriją su intarpais “e-e-e-e”, kaip jie šauniai sujungė tris reisus į vieną. Lėktuvas pilnas. Atrodo, kad ispanai jau nebežino, kas yra antžeminis transportas, ir į darbą bei iš jo skraidio lėktuvais. Taip nusprendžiau iš bagažo kiekio: visi skrenda tik su savo švarkais ir nešiojamais kompiuteriais.

Pagaliau 17 valandą vietos laiku lėktuvas brūkšteli ratais La Corunos oro uosto nusileidimo taką pučiant stipriam šoniniam vėjui. Apvaizdos dėka mano bagažas atvažiuoja pirmas ir vienintelis. Pergalingai palieku visus ispanus laukti savo bagažo ir einu žiūrėti: kur aš atsidūriau. Žemėlapis rodė, kad nuo oro uosto iki miesto marinos yra maždaug 7 kilometrai. Taksi šį atstumą nugalejo už 15 eurų (arba 52 litus). Taksistas norėjo apsimesti, kad nemoka angliškai, tačiau po kelių kilometrų neblogai prašneko ir atvežė į vietą be ekskursijos po miestą. Tiesa, toks jis buvo vienintelis, nes kitas, vežęs iš prekybos centro, įkyriai suko aplink uostą ratus, į jį nepataikydamas. Tačiau mūsų įgulai provizijos privežimas prie laivo buvo tapęs principo reikalu. Mes savo pasiekėme. 300 metrų atstumas pailgėjo iki 3 kilometrų, o sąskaita iki 6 eurų.

Vakaras laive prabėgo susipažįstant su laivo įranga, nes įgula jau buvo pažįstama. Svarbu žinoti, kur yra falai, šotai, kaip užvedamas ir gedinamas variklis, kur gelbėjimosi

liemenės ir plaustas, kaip valdoma elektros sistema, stebimi variklio darbo parametrai. Trumpai tariant, laivas yra didelė autonominė sistema, kurioje bet kokio mygtuko nepaspausi, bet kur neatsiremsi. Po pažinties trumpai apžvelgėme naktinį miesto gyvenimą ir susigundėme aštuonkojais (kainos juokingos). Jais prekiaavo maža kavinė, kurioje tik mes buvome susidomėję

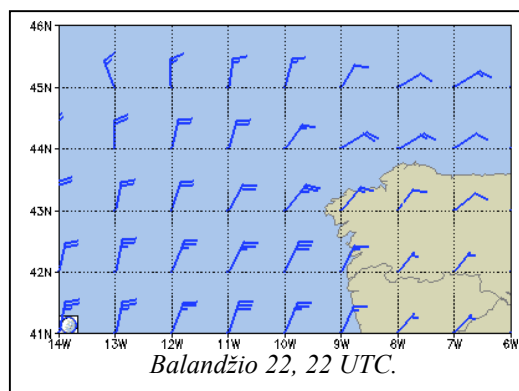
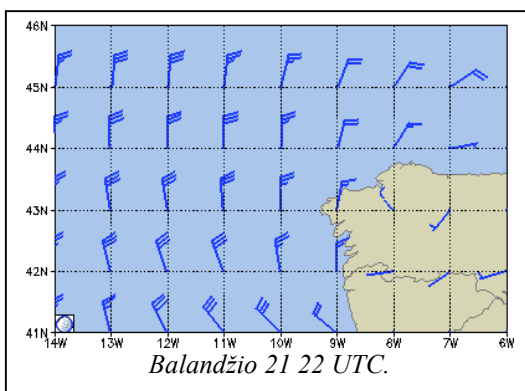
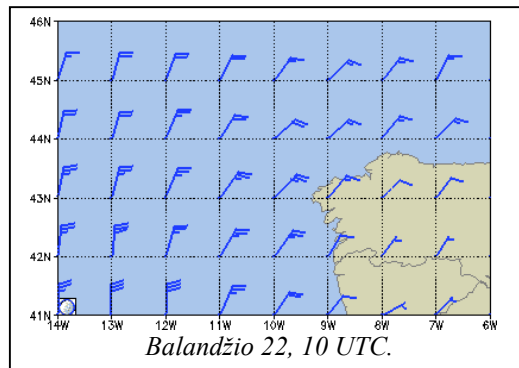
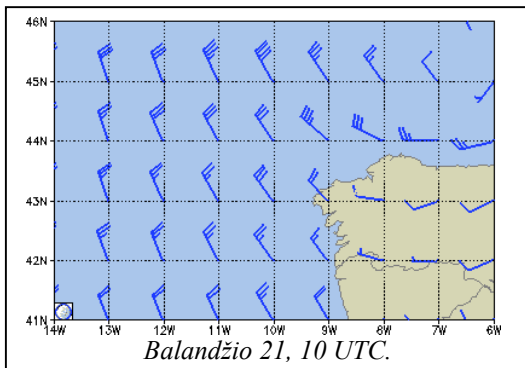


Aštunkojai. Jau virti ir pasiruošę skalsiai patenkinti gurmaniškus skrandžius.

maistu. Visi likusieji žiūrėjo futbolo rungtynes, transliuojamas per televiziją. Reikia pasakyti, kad aštuonkojų mėsa yra minkšta. Jų čiuptuvai pateikiami supjaustyti griežinėliais. Valgomi su balta duona ir puikiai tinka numalšinti alkį. Nesijaučia žuvims būdingo prieskonio. Tiesiog puikus patiekalas, kuris galėtų būti skanus ir šaltas, kaip užkanda prie alaus.

Nors likusieji komandos nariai plaukė nuo Maljorkos jau 24 dienas, tačiau niekur nerado interneto laiškams paskaityti ir orų prognozėms pasitikrinti. Teko ryte eiti į viešąją biblioteką, kur po nesudėtingos virsmo skaitytojais procedūros tapome nemokamais interneto vartotojais. Visi perskaitėme laiškus ir parašėme artimiesiems savas naujienas. Taip pat peržvelgėme orų prognozes. Balandžio 21-os dienos pabaigoje stiprus 7 balų šiaurės vėjas turėjo pradėti rimti ir artimiausios 3 dienos didelių vėjų nežadėjo. Dar Vilniuje sekiau prognozes, kurios rodė, kad be balandžio 22-os dienos jūroje nėra kas veikti: žemyn per

Ispaniją leidosi ciklono centras. Šiaurės vakarų Ispanija buvo patekusi į vakarinę ciklono dalį,



kurioje pučia stipriausia s vėjas. Ciklonas turėjo praslinkti šeštadienį, balandžio 22-ą. Kairėje pateikti paveikslėliai, kopijuoti iš interneto balandžio 19-ą dieną,

vaizduojahidrometeorologinę situaciją. Tačiau nauja prognozė teigė, kad atmosferinis darinys juda greičiau, nei žadėjo ankstesnioji, ir buvusią šeštadienio prognozę rodė penktadieniui. Tai reiškė, kad penktadienį, t.y. balandžio 21 dieną, galima pradėti judėti į šiaurę Ispanijos pakrantėmis, o pasiekus šiaurinę žemės kraštą vakare, vėjas turėjo rimti.



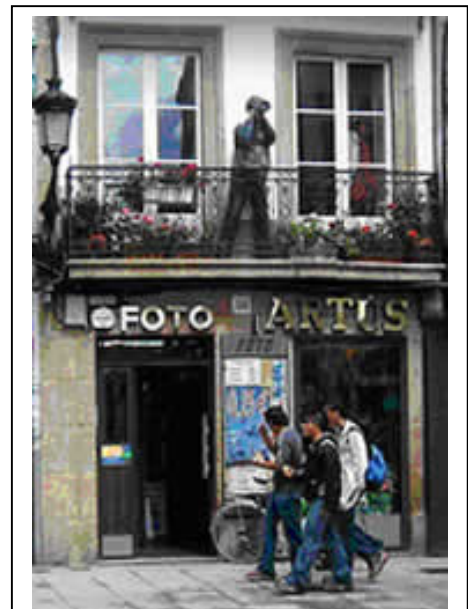
Ispaniškos durys su "ranka" vietoj žiedo

Balandžio 21-oji išaušo saulėta. Gerą pusdienį praleidome mieste: reikėjo surasti dovanų artimiesiems iš tolimojo Ispanijos miesto La Coruna. Smulkių dovanų paieška yra puikus laiko praleidimo būdas nepažįstamame mieste. Jis turi kelis privalumus: esi užimtas su pateisinama priežastimi ir gali pažinti vietinius žmones, klausinėdamas kur ir ko galima įsigyti, kur kas yra ir t.t. Brangi dovana – netinkamas pirkinys. Jis iš karto išsekina resursus. Tad aš kelionėje iškėliau sau vieną pasiekiamą tikslą: parvežti iš kiekvieno aplankyto miesto po vieną pakabinamą suvenyrinę lėkštę. Namie ant sienos jau kabo solidi kolekcija, bet ji atrodo taip gerai, kad norisi ją padidinti. Be to, lėkštės nėra ypatingai brangios, o jų radimui reikia paaukoti nuo vienos iki kelių valandų. Kuo mažesnis ir mažiau žinomas miestelis, tuo lėkštė širdžiai brangesnė, nes ją galima užtikti tik vienoje vienintelėje parduotuvėlėje. Mano "farforinis" reisas prasidėjo La Corunoje.

Teko apeiti nemažą miesto centro dalį. Miestas nėra didelis, tad kojos nespėjo paskausti. Staiga net stabtelėjau krūptelėjęs. Balkone stovėjo žmogus ir mane fotografavo. Tačiau, man judant toliau, jis taip ir liko nukreipęs objektyvą į gatvę. Pasirodė, kad tai fotografo skulptūra, pastatyta balkone. Esu matęs skulptūrų ant postamentų skveruose, pasodintų ant įprastų suolelių gatvėse, pastatytų kapinėse, tačiau balkone... pirmą kartą.

Ispanai yra labai paprasti žmonės. Jie nuo lietuvių skiriasi tik tamsesniu gyimi ir kalba ispaniškai. Jokio pietietiško temperamento, jokių kerinčio grožio "Karmen" neteko sutikti. Mieste labai daug jaunimo, bet rengiasi ispanai paprastai. Gal net taupiai. Mieste taip pat yra ir "bomžų" – šiuolaikinių naujosios Europos palydovų. Vienodai stipriai įdegę ir vienodai uoliai tikrinantys šiukšlių dėžes. Nepaisant ekonominio Ispanijos pakilimo, žmonės skundžiasi, kad įvedus eurą viskas pabrango, o atlyginimai nepakilo. Trumpai tariant, viskuo panašūs į lietuvius.

Užsieniečiai ispanams tėra nuobodūs ir įkyrūs žmonės, kalbantys nesuprantamomis kalbomis ir verti būti apmulkintais. Tik jachtklubo budintis domėjosi gryna anglų kalba: kur plaukiam, kodėl plaukiam. Klasikas jo ir paklausė: "iš kur, ponuli, taip gerai išmokai



Paminklas balkone.

angliškai?”. “Aš ir esu grynas anglas. Mano motina ir tėvas yra anglai. O į Ispaniją atvykau, nes noriu įsigyti laivavedžio profesiją. Anglijoje mokslas labai brangus, o čia – nemokamas”,- atsakė uosto budintis.



La Corunos prieigas saugo fortas.

17-ą valandą pagaliau išplaukėme iš jachtklubo. Prieš tai gavome nurodymus, kad degalinė yra už molo. Tačiau, kai nuplaukėme tenai, nieko panašaus į degalinę taip ir neradome. Šūktelėjome ispanus, jie mostelėjo ranka į šoną ir vėl įniko kalbėtis. Pagaliau ant krantinės pasirodė apkūnus vyriškis su riebaluotais marškinėliais ir parodė, kad švartuotumėmės prie keistų laiptų krantinėje. Ten ir buvo degalinė. Vyriškis paklausė, kokia mūsų gramzda ir, sužinojęs kad ji lygi 1.8 metro, linktelėjo galva, kad mes galėsime

priplaukti. Iš kažkur buvo atitempta žarna ir į kuro bakus pasipylė dyzelinas. Nepigus. 1.15 euro, arba 3.97Lt. Palyginimui: Anglijoje mokėjome 0.65 svaro= 3.25Lt.

Pasipildę kuro ir pučiant 18-os mazgų šiaurės-rytų vėjui pradėjome kelionę iš La Corunos Biskajo įlankos kryptimi. Iki atvirų vandenų buvo dar likę 30 jūrmylių. Iš vandenyno ritosi aukštos ramios Atlanto bangos. Vimpelinis vėjas buvo lygus 24 mazgams, o mes plaukėme 7 mazgų greičiu dirbant varikliui ir išskleidę pusę genujos.

Temsta pietinėse platumose greičiau, nei šiaurinėse. Greit krantai liko pastebimi tik dėl juose šviečiančių žiburių. Vėjas po truputį stiprėjo. Apie 23



Atlanto mūša. Ant uolos – 108° vedlinės švyturiai (žr. La Corunos jūrlapį).

valandą vėjas pasisuko iš rytų ir neužilgo pradėjo pūsti 33-35 mazgų greičiu. Bangos, neturėdamos didelės erdvės išibėgėti, buvo stačios ir aukštos. Jachta vien dirbant varikliui plaukė tiesiai į vėją 3 mazgų greičiu apsipildama purslais po susitikimo su kiekviena banga. Krantas dar buvo netoli.

Žadėtas vėjo silpimas atėjo tik po gerų 4 valandų, nei buvo prognozuota. Štai kodėl meteorologiją daugelis vadina greičiau menu, nei mokslu. Mes grįžome truputį atgal, pasislėpėme už šiaurinio Ispanijos kyšulio ir vėl atnaujinom Biskajo šturmą tik kitą dieną, kai vėjas aprimo. Po to keturias dienas vyravo 2-3 balų šiaurės arba šiaurės rytų vėjai. Todėl visą laiką plaukėme dirbant varikliui. Biskajus nusiramino, bangos nuščiuvo, dienos ir budėjimai tekėjo įprasta vaga. Naktimis stebėdavau neįprastą vandens blyksėjimą. “Kaip sniegas žiemą” - pagalvojau. Blykčiojo planktonas, sujudintas mūsų laivo keliamos bangos. Tokio ramaus plaukimo su gera komanda seniai nebuvo turėjęs. Budėdavome po 3 valandas. Visą kitą laiką buvo galima miegoti, arba nerūpestingai plepėti. Kasdien prasilenkdavome su delfinų pulkeliais. Viena dieną baisiausiai nustebęs netoli nuo mūsų



Čia tik delfinai. Ne banginiai.

pastebėjau didelę juodą plūduriuojančią padangų krūvą atšerpetojusiais kraštais. Tik pažvelgęs

per žiūrą išsiaiškinau, kad tai plūduriuoja didesni už delfinus žuveliai, iškėlę karpytus plaukmenis pradžiūti. Keli net išdrįso prisiartinti arčiau, bet ne per tinkamą nuotolį nuotraukai padaryti. O gaila. Panerdami šie žuveliai grakščiai iškeldavo visą savo uodegos peleką virš vandens, kol jis nejudėdamas panirdavo stačiu kampu po vandeniu.

Keistų ir neprognozuojamų dalykų kartais tenka pamatyti jūroje. Čia ne miestas, kur dangų užstoja dangoraižiai. Čia dangaus platumos neribotos ir matosi toliau, nei matomas horizontas virš jūros paviršiaus. Štai tokį brūkšnį danguje (nuotrauka dešinėje) stebėjome gana ilgai. Buvo laiko pasvarstyti: kas tai galėtų būti ir ką tai gali mums atnešti netolimoje ateityje. Tačiau, nieko nebuvo. Kai priplaukėme arčiau, pamatėme, kad tai paprasčiausias plyšys debesyse.

Kartą seniai seniai, kai tik brėško mokslinės hidrometeorologijos era, susirinko mokslininkai, įsteigę pirmąją hidrometeorologinę tarnybą, aptarti nuveikto darbo. Valdybos pirmininkas perskaitė optimistinį pranešimą, kad tarnybos oro prognozės jau pasitvirtina 40%. Tada vienas blaiviai mąstantis žmogus uždavė savo garsųjį klausimą: “Ponai, ar tai galėtų reikšti, kad jei mūsų prognozuotojai skelbtų atvirkščias prognozes savo nustatytosioms, tai šios prognozės pasitvirtintų 60%?”.



Plyšys debesyse.

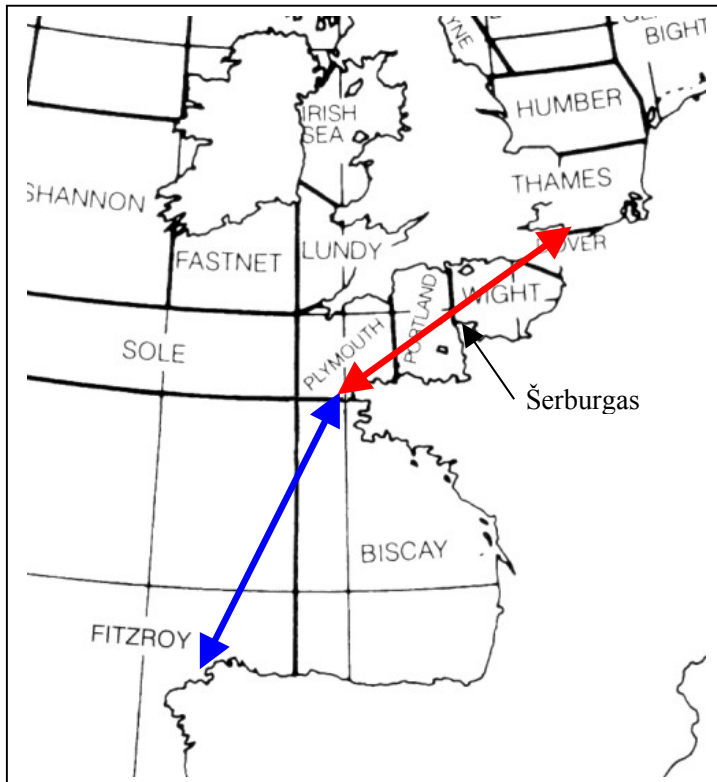


Herkulio bokštas – švyturys La Corunoje.

La Coruna jūrlapyje kairiame apatiniame kampe matote suvenyrinę pakabinamą La Corunos lėkštę (psl.9). Šiame trofėjuje atvaizduotas Herkulio bokštas, kuris yra ir švyturys. Jis vadinamas miesto emblematiniu monumentu. Sako, kad tai vienintelis veikiantis švyturys, statytas romėnų. Bokštas iškilęs 112 metrų virš jūros lygio ir jo šviesa tarnavo kaip orientyras visų tautų buriuotojams nuo 2-ojo šimtmečio. Reikia pasakyti, kad 112 metrų aukštis yra pamatuotas nuo pačio aukščiausio vandens lygio. Dabartinis bokšto eksterjeras, deja, buvo sukurtas 18-ame šimtmetyje, tačiau, nepaisant visų perstatinėjimų, jo pamatai yra išlikę autentiški. Prie švyturio yra mozaika išdėta kompasos rožė, nurodanti šiaurę, pietus, rytus ir vakarus. Tai populiari vieta miestelėnų pasivaikščiojimams, nes matosi burėmis baltuojanti jūra. O burių ten tikrai daug. Išplaukimo dieną pūtė 6 balų vėjas, plaukiojo dideli burlaiviai ir mažos vaikiškos jachtutės. Buriavimas Ispanijoje yra populiarius. Jachtų daug. Mažų ir didelių. Tarp jų ir parduodamų yra nemažai. Todėl kainos nėra aukštos ir galima surasti norimą

kokybės ir kainos variantą. Nors paskutiniu metu tampa vis populiariesnė Amerikos rinka. Tai sąlygoja du veiksniai: amerikiečiai atsisako mažesnių jachtų (iki 33 pėdų) bei žemas dolerio kursas. Todėl jachtą Amerikoje galima įsigyti visu trečdaliu pigiau, negu Europoje. Tiesa, dar lieka atviras transportavimo klausimas. Čia galima pasirinkti tarp dviejų galimybių. Keliauti per Atlantą pačiam arba plukdyti jachtą ant laivo. Ir vienu, ir kitu atveju tai kainuoja. Savarankiškas plaukimas kainuoja gal net brangiau, nes kas leis į tolimą kelionę tinkamai nepasiruošęs? Teko nemažai pinigų pakloti senos jachtos “pavargusių” dalių keitimui.

Anglijos kanalas, dar vadinamas Lamanšu



Jei palygintumėte raudonos ir mėlynos linijų ilgus paveikslėlyje, pagal ilgį jie būtų artimi, nors raudonosios linijos ilgis ir šiek tiek mažesnis. Štai kokio ilgio yra Anglijos Kanalas. Navigaciniu požiūriu jis ne mažiau pavojingas nei Biskajo įlanka.

Biskajų mums perplaukti sekėsi. Pasitaikė retai balandį būnantis ramus oras. Anglų buriavimo asociacija išpėja buriuotojus, kurie planuoja kirsti Biskajo įlanką balandį, kad jie 90% rizikuoja patekti į audrą. Gegužės mėnesį – 60%. Ir tik birželis laikomas tuo mėnesiu, nuo kurio galima pradėti burinę laivybą šioje blogos reputacijos vietoje.

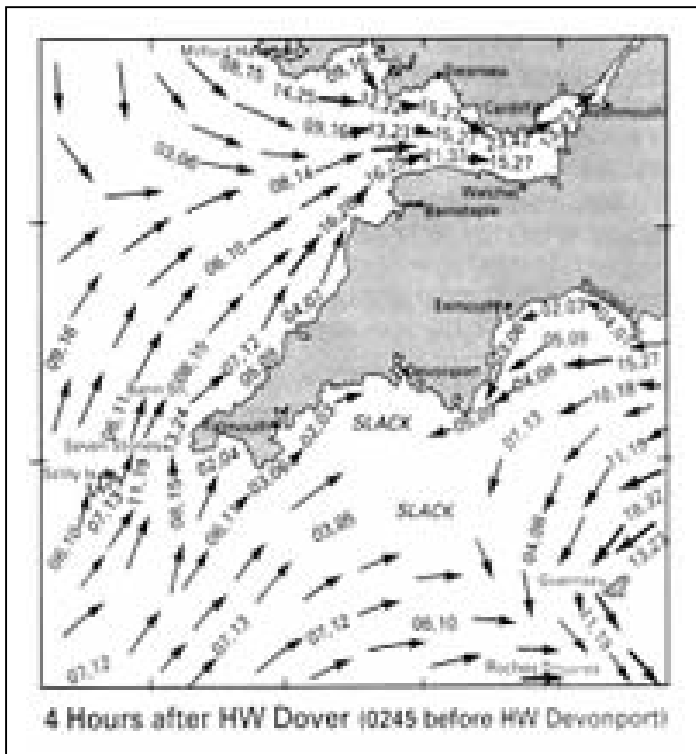
Anglija, pradedant nuo rašytinių dokumentų eros pradžios, turi pavadinimą: “ūkuotasis Albionas”. Mums savo kailiu teko tai

patirti prie Anglijos krantų. Maža to, tai yra potvynių zona, kurioje susiduria Atlanto ir Šiaurės jūros potvynių srovės, tampančios Kanalo vandenį viena į vieną pusę, kita į kitą pusę. Tik

pažiūrėkite į srovių diagramą, nukopijuotą iš Almanacho: kas dedasi Anglijos kanale 4 valandos po to, kai sizigijos velniai baigia ruošti pietus, arba Almanacho kalba kalbant, 4 valandos po aukšto vandens Doveryje. Srovės plūsta nuo Atlanto iš vakarų į rytus, o nuo Šiaurės jūros - iš rytų į vakarus. Kuo storesnė linija, tuo stipresnė srovė. Skaičiai virš rodyklės prie Guernsey salos 18,32 reiškia: kvadratinės metu srovės greitis 1.8 mazgo, o sizigijos metu srovės greitis 3.2 mazgo.

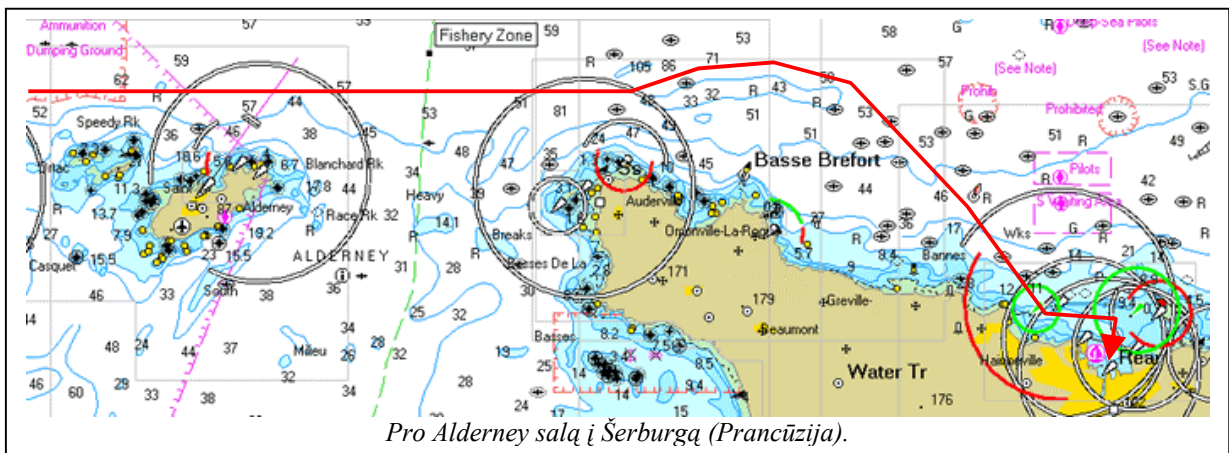
Taip ramiai žiūrėti į paveikslėlį todėl, kad jame nesimato bangų. O jos neprognozuojamos ir priklauso nuo vėjo stiprumo ir krypties. Ypatingą “pasiutpolkę” bangos šoka tada, kai srovės kryptis yra priešinga vėjo kryptčiai.

Visi buriuotojai: venkite seklių



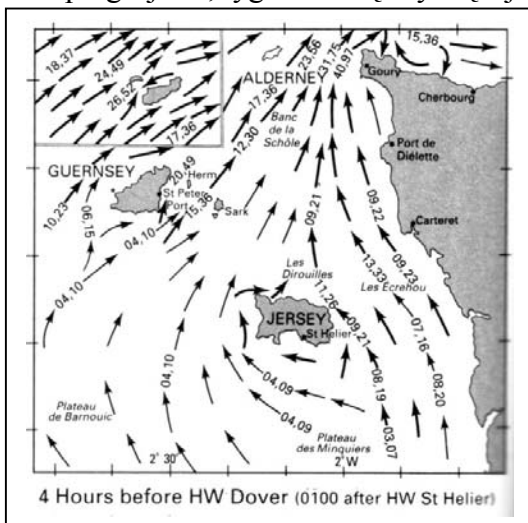
Bretanės (Prancūzija) pakrančių. Jos tokios seklios, kad nusausėja iki 10 jūrmylių, o srovės tokios stiprios, kad tarp Alderney salos ir Šerburgo kyšulio per sizigiją siekia 9.7 mazgo. Mes kaip tik artėjome į tą vietą. Data: 2006.04.25. O sizigijos data: 2006.04.27. Reiškia, kad potvyniai ir atoslūgiai pasiekia savo aukščiausią piką. Tada ir srovės, kylant potvyniui į aukščiausią lygį iš žemiausio lygio atoslūgio metu - didžiausios.

Visą dieną plaukėme užeinant ir nulsūgstant rūkui. Kartais pasirodydavo saulė, bet ir vėl lengvame rūke paskęsdavo visa, kas matėsi aplinkui. Oras – kaip tik Kapitonui Flintui. Ūkuotasis Albionas iš paskutiniųjų stengėsi pateisinti savo vardą. Nusileidus nakčiai rūkas sutirštėjo. Iki šiol veikęs radaras išėjo “amžino atilsio” - nustojo suktis skanerio variklis. Matomumas: 2 kabeltovai, o gal ir mažiau. Visiškai neaišku, kiek mes matome. Maža to - priekinis žalias navigacinis žiburys užtraukia savo šviesa nepermatomą plėvę ant viso likusio pasaulio gabalėlio dešiniajame borte. Šiek tiek daugiau matosi kairiajame borte, kur šviečia



Pro Alderney salą į Šerburgą (Prancūzija).

raudonas navigacinis žiburys. Vienintelė protinga išeitis šioje situacijoje – periodiškai pranešinėti per VHF 16 savo koordinates, kursą ir greitį SECURITE pranešimų formatu. Staiga rūke pamatėme ryškią šviesą. Ne, tai ne cherubiniai sužibo ir ne angelai nusileido. Tai du prancūzų traleriai prasilenkė, laimingai nesusžejoję mūsų tralu, velkamu tarp jų. Nutarėme priartėti prie Guernsey salos vakarinio Kaskets švyturio (angl. Casquets), kad, žinodami savo poziciją, nustatytume, kiek gi mes matome iš tikrųjų. Bijojome nežinodami matomumo ribų artėti prie intensyvios laivybos juostų. Praplaukėme pro švyturį 2 mylių atstumu ir nematėme net spingsėjimo, lyg kas būtų švyturį išjungęs. Blyksnių nesimatė nepaisant to, kad švyturyje įtaisyta lempa, matoma iš 24 mylių atstumo.

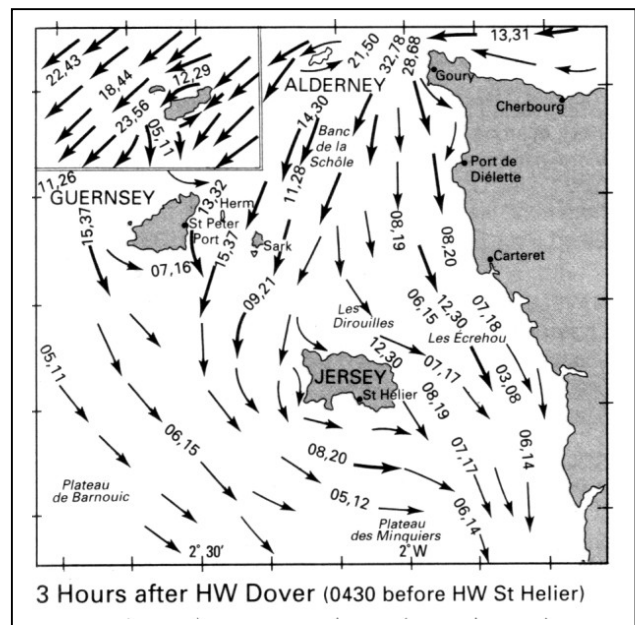


Rūke lekiame jau 10.8 mazgo greičiu žemės atžvilgiu. Esame tarp Alderney salos ir Hagos kyšulio (Cape de la Hague). Aišku, kad judame su potvynio srove. Šioje vietoje sizigijos metu plūsta net iki 9.7 mazgo greičio srovė iš vakarų į rytus (žr. srovių schemą iš Almanacho “4 valandos prieš Aukštą Vandenį Dovyryje”). Vėjas priešinis. Vandens paviršius tai išsilygina, lyg kas būtų oro burbulą paleidęs iš dugno, tai vėl susijaukia. Vandens paviršiuje verda “katilai”. Laivą mēto visomis kryptimis taip, kad net buriuotojų batai slidinėja ant kajutės grindų kaip ant parketo. Dabar žinau, ką reiškia graikų mitologijoje minima vieta “tarp Scilės ir Charibdės”. Tai velnių kurstomo

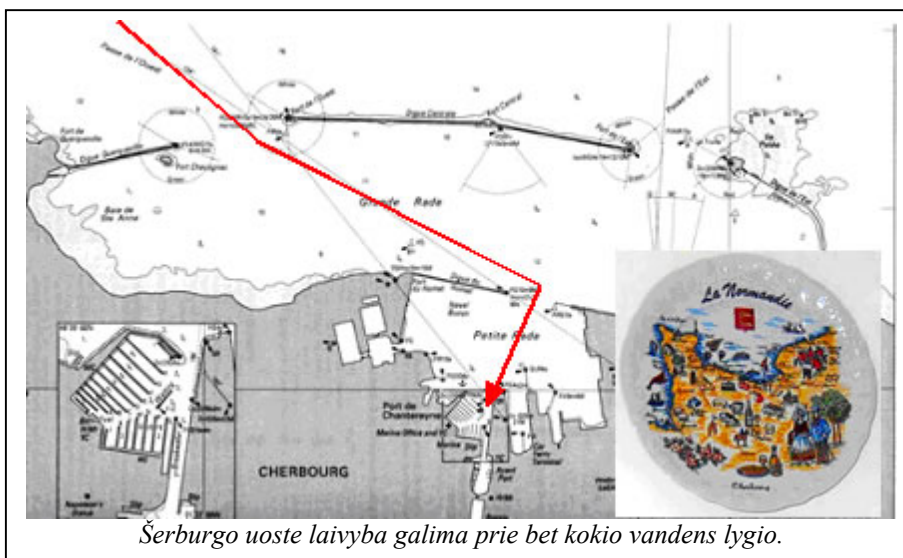
puodo centras.

Srovė mus neša tiesiai į rytus, o mums reikia pasukti į Šerburgo įlanką, - į pietus. Maža to, reikia aplenkti išilginę seklumą, apskaičiuoti srovės nunešimą ir pataikyti į Šerburgo uosto vartus. Viskas ne taip paprasta. Tuo metu prašvinta, nors matomumas nepadidėja. Girdime kitų laivų SECURITE pranešimus apie savo buvimo vietą ir Šerburgo tarnybos pranešimus visiems laivams, kad nurodytose koordinatėse rūke yra manevringumo problemų turinčių laivų. Kylanti saulė pradeda šildyti ir rūkas pamažu kyla. Tada pamatome, kad srovėje ir rūke išnavigavau 30 metrų tikslumu į Šerburgo uosto priėmimo boją.

Taip laimingai patekome į Šerburgo uostą (Prancūzija) po 4 parų plaukimo iš La Corunos (Ispanija). Nors pataikėme į sizigijos piko laiką, sėkmė nuo mūsų nebuvo nusigręžusi, nes jei būtume pavėlavę 7 valandas atplaukti į peklą tarp Alderney salos ir Hagos kyšulio, būtume patekę į priešinę mūsų kursui atoslūgio srovę, kuri šioje vietoje būna net 6.8 mazgo (žr. srovių schemą iš Almanacho "3 valandos po Aukšto Vandens Dovyryje"). Ši patirtis rūke ir srovėje buvo pati įdomiausia navigaciniu požiūriu visos kelionės pamoka. Visa likusi navigacija buvo tokia nekomplikuota ir rami, kad ją reikėtų laikyti poilsine, o ne kreiserine. Mes rasdavome visus navigacinius ženklus, atpažindavome visus žiburius. Nei karto nebuvo nuklydę į seklumas ir net lakiuosiuose Ramsgeito farvaterio smėliuose neužkliuvome tekant skersinei srovei. Bet, apie tai vėliau.



Šerburgas (Prancūzija)



Nors visi atsimename filmą "Šerburgo lietsargiai", pačiame Šerburge jokio priminimo apie šį kinematografijos perlą neteko pastebėti. Bet prancūzai yra prancūzai. Jų šarmo neatimsi. Užtenka prisiminti pirmą vaizdelį, matytą atplaukus į uostą, kur trys prancūzai plovė vaterliniją "Benetou

First" 28-nių pėdų laiveliui. Ten buvo visko. Ir žmogaus pasiaukojimo panirti balandžio mėnesį į vandenį, ir rankų gestikuliacijos, aiškinančios ką ir kaip reikia daryti. Nors daugiau vyravo

solidarumas ir pasididžiavimas, kad trys draugai turi tokį laivelį, ruošiasi varžyboms ir be abejonės nugalės savo komandos ir savų Žanetų blizgančių akių garbei.

Kas yra įprasta mums, pasirodo, gali būti labiausiai trokštama vertybė gyvenime. Kalbu apie potvynius. Mes Baltijoje jų neturime. O visas likęs pasaulis tik ir svajoja pailsėti nuo jų.



Potvyniai ir atoslūgiai Šerburgo uoste.

Anglijoje net yra susikūrusi speciali sekcija CA (Cruising Association), kuri vadinasi “Baltijos sekcija”. Visi jie dūsauja, kad buriavimas Baltijoje yra labai malonus dėl to, kad joje nėra potvynių ir atoslūgių. Iš tiesų, tokių vietų pasaulyje yra mažuma, o mes net nežinome, kaip tai yra vertinama kitų. Tad gyvename dievo užantyje tikrąja to žodžio prasme. Kairėje matote dvi nuotraukas, darytas Šerburgo uoste. Viena atoslūgio metu, o kita potvynio metu. Nors tiltelis ir labai keistas (nėra išėjimo į krantą), tačiau jis labai vaizdžiai parodo, kiek pakyla vanduo (stulpai stovi nepajudinamai įkasti į dugną). Pavadinau juokais šį tiltelį “Robinzonų” tilteliu. Jame yra elektra, yra vanduo, tačiau

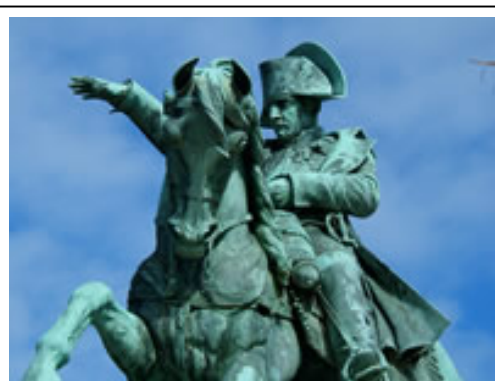
prisišvartavęs prie jo nenuėisi į barą krante.

Kadangi Šerburgo uostas turi didelį avanportą (apsuptą molų priekinę uosto dalį, kaip Liepojoje), tai pradinukai ir buriuoja tenai. Sutikome dvi 35-ių pėdų jachtas, pilnas buriavimo mokyklos mokinių, bandančių skleisti genują, daryti posūkius prieš vėją ir pavėjui. Uosto išoriniuose vartuose pastatyti tvirti betoniniai dzotai gynybai, mat Anglija netoli.

Pretenzijos mylimiems kaimynams anglams jau yra pagarsėjusios visame pasaulyje.



Atoslūgis Šerburge.



Imperatorius Napoleonas.

Prancūzų ir anglų kalbos priklauso tai pačiai kalbų grupei, tačiau tik kas antras prancūzas išsидуoda suprantantis anglų kalbą. O uosto teritorijoje stovintis paminklas Napoleonui nedviprasmiškai dešinės rankos plaštaką yra uždėjęs ant Anglijos žemės, esančios už horizonto.

Balandžio mėnesį Šerburge žydi visos gėlės ir medžiai, o prancūzai vaikšto iki viršaus

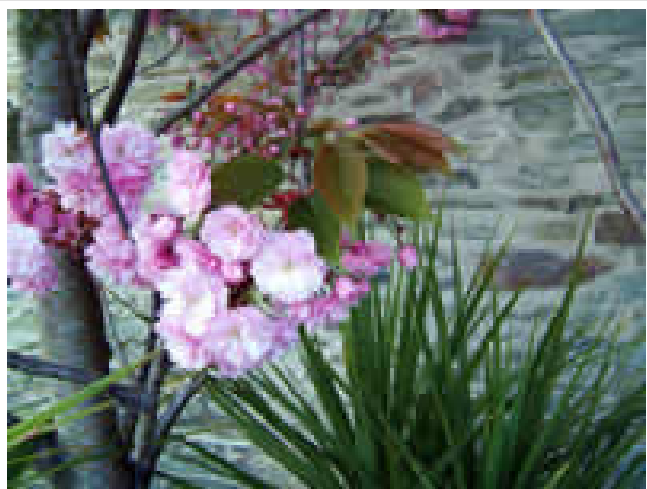


Užsisagstę prancūzai.

užsagstytais žieminiais drabužiais. Atrodžiau, matyt, keistai su marškinėliais trumpomis rankovėmis. 49°39N ir 1°37W koordinatėse stovinčiame mieste auga palmės, žydi magnolijos ir šalia - taip mums įprastos našlaitės, narcizai ir tulpės (priminsiu, kad Klaipėdos koordinatės yra 55°43N ir 21°07E). Žmonės grožiu nepasižymi. Truputėlį paukščio bruožų turintys veidai, ilgos nosys, nutukusių yra itin mažai. Labai daug kavinių, gyvenimo tempas lėtas. Kas užkandžiauja kavinėje, kas tiesiog ant šviežios žolės. Atrodo, kad niekas niekur neskuba, tačiau savo istoriją atsimena ir ją brangina. Ieškodamas suvenyrinės lėkštės aplaksčiau visą miestą ir tik keliose spaudos parduotuvėse radau tokią prekę. Įprastinių lėkščių su herbais neradau. Vienos

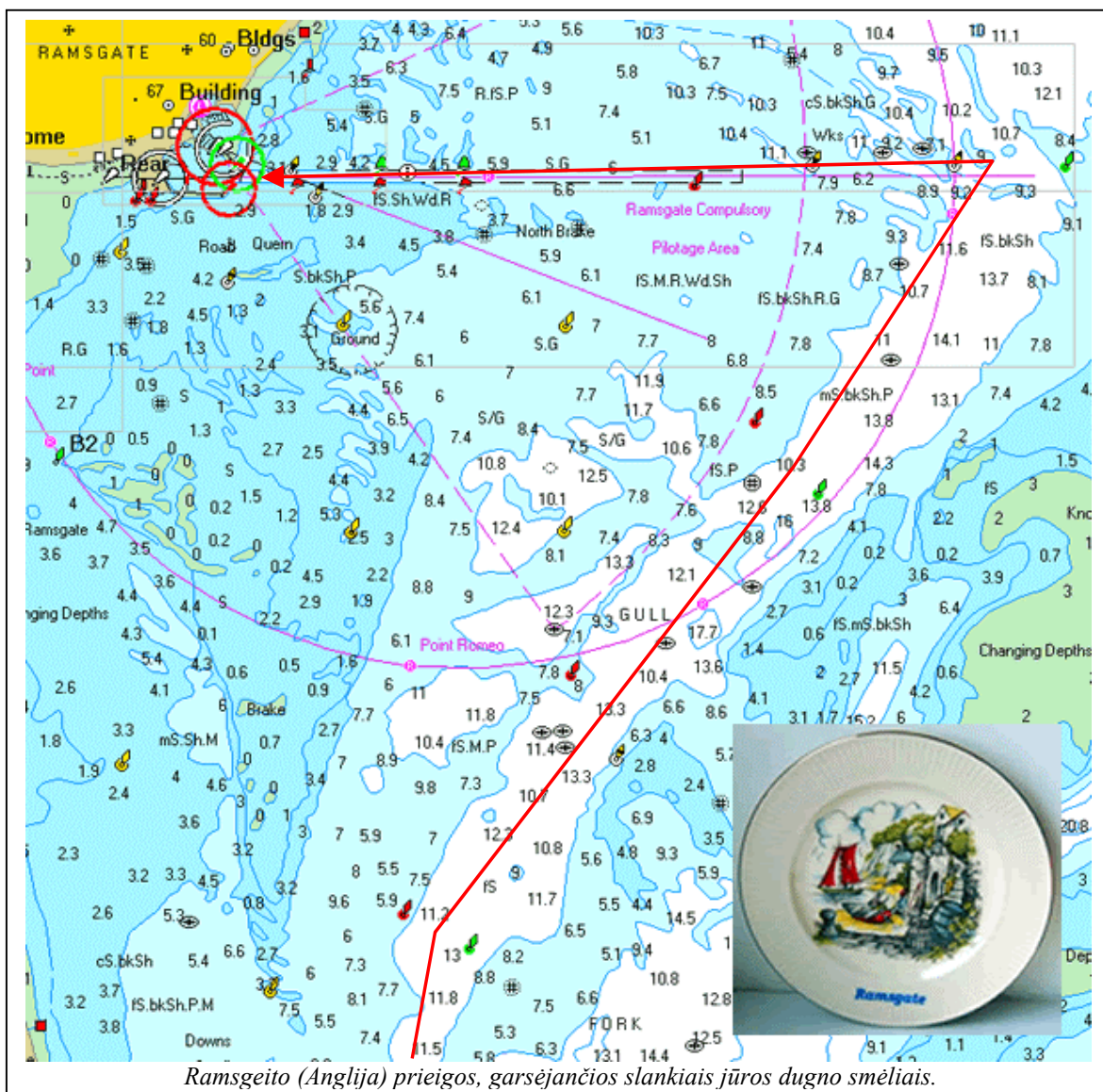
buvo su etalonine normandiška gražuole ir karvutėmis, o kitos net su Normandijoje išsilaipinančia Anglijos kariuomene, gynusia Prancūziją nuo Hitlerinės Vokietijos okupacijos Antrojo Pasaulinio Karo metu. Nors ir keista, II-ojo Pasaulinio Karo tema Prancūzijoje yra tokia pat gyva, kaip ir Rusijoje. Parduotuvėje mačiau molinių figūrėlių, vaizduojančių karius su šautuvais ir tankus. Matyt, yra kažkas bendro tarp prancūzų ir rusų.

Šerburge praleidome visą dieną. Žiūrinėjome miestą, vaikščiojome po parduotuves, skalbėme savo prakaituotus rūbus gėlame vandenyje. Vakare dar atsinešėme tris 20 litrų talpos bakus dyzelino iš uosto degalinės (kodėl nepriplaukėme – nežinau). Dėl viso pikto. Prancūzijos uostuose kuras yra brangus. 1.17 euro už litrą dyzelino (arba 4.04 lito). Todėl nutarėme pasipildyti kuro Anglijoje, kur jis tekainuoja 0.65 svaro (arba 3.25 lito). Pilant vos ne 600 litrų susidarytų 474 litų skirtumas. O tokius pinigus net “pagal paskirtį” sunku panaudoti. Tad juos galima išleisti dovanoms. Kitas mūsų uostas Anglijoje – Ramsgeitas. Iki jo 160 jūrmylių. Pasirinkome šį uostą dėl tos priežasties, kad atstumas būtų artimas vienos paros plaukimui. Artimesnis ir, gal būt, įdomesnis uostas buvo Braitonas ir Doveris, tačiau į juos būtų tekę įplaukti naktį (išplaukus iš Šerburgo ryte). Man daug labiau patinka naviguoti naktį (aiškesni orientaciniai ženklai), tačiau Klasikas su Bosu nusprendė plaukti į Ramsgeitą (angl. Ramsgate).



Žydintis medis.

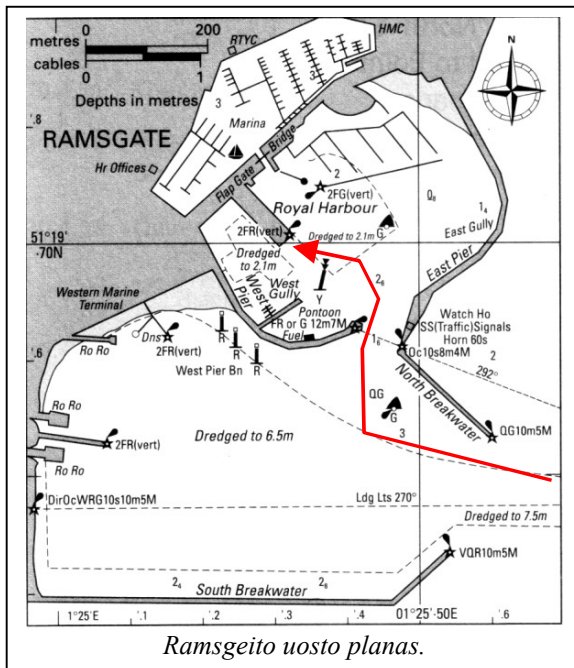
Ramsgeitas (Anglija)



Ramsgeito (Anglija) prieigos, garsėjančios slankiais jūros dugno smėliais.

Iš Šerburgo išplaukėme 2006.04.27 dieną 5 valandą ryte ir kitos dienos 5:30 prisišvartavome Ramsgeito uoste. Plaukėme dirbant varikliui, nes pūtė nestiprus 3 balų rytų vėjas (priešinis mūsų kursui). Visiškai nesunkiai kirtome laivybos juostas pavakare atsiradami prie Beach Head kyšulio Anglijoje. Į vakarą vėjas visiškai nuščiuvo. Rūko – nė žymės. Švintant pasiekėme Ramsgeitą. Visi navigaciniai plūdurai dar žibėjo, tad nebuvo jokių problemų patekti į uostą.

Naktimis Bosas patikėdavo vesti laivą man ir Klasikui. Taip mes dviese ir budėdavom po tris valandas. Klasikas, patyręs ir buvęs daugelyje Anglijos uostų, nebuvo tik Ramsgeite. Gal todėl šis uostelis ir tapo mūsų tolimesnio poilsio vieta.



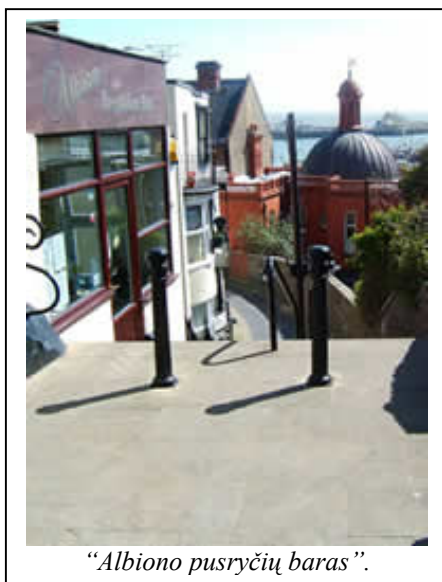
Plaukiant į uostą pradėjo kilti vėjas, o numigus pora valandų, radome jį pasisukusį į šiaurę ir išsismarkavusį iki gerų 6 balų, jei ne daugiau. Tai supratau tik nuėjęs į pakrantę, nes uoste sunku nustatyti tikrąją vėjo galią: užstoja molai ir pakrantės statiniai. Jūra pasišiaušusi. Trumpai tariant, laiku patekom į uostą.

Kažkur virš Norvegijos šiaurinės dalies kybojo nepaslankus anticiklonas. Todėl visos kelionės metu iki Bornholmo turėjom šiaurinių ir rytinių krypčių vėjus, kurie anticiklone gali būti tokie pat stiprūs, kaip ir ciklone. Skirtumas tik toks, kad anticiklone vėjas nakčiai apimsta. Bet ne visuomet. To tik galima tikėtis, bet įsitikinusiam negalima būti niekada.

Ryte Klasikas, pamiegojęs ir linksmai nusiteikęs, nutarė mieste paieškoti bibliotekos. Vietinis garbaus amžiaus inteligentas paaikšino, kad biblioteka mieste sudegė prieš trejus metus,

o municipaliteto biudžetas toks varganas, kad neturi pinigų jai atstatyti. Klasikas visuose miestuose stengėsi tapti bibliotekų skaitytoju. Kas renka lėkštes, o kas skaitytojo bilietus. Tačiau Ramsgeite mūsų laukė du atradimai: bibliotekos nėra, o svaro vertės 15-os minučių interneto paslaugos mums pranešė, kad gerasis Norvegų oro prognozių portalas <http://treyr.net> tapo komerciniu ir teko pasitenkinti www.weather.online paslaugomis.

Senoji Anglija. Kokie paslaugūs joje žmonės. Visi gerai kalba angliškai. Susikalbėti nėra jokių



"Albiono pusryčių baras".

problemų. Viskas stabilu. Pradedant piniginiu vienetu, ekonomika ir baigiant senais akmeniniais pastatais ir tradicijomis. Net

granitiniai uosto molai rodos byloja, kad atvykome į seną ir patikimą šalį. Kaip ir uosto bažnytelė, pastatyta 1878 metais ir turinti vardą "Jūreivių namai". Mat joje už dyką rasdavo prieglobstį sudužusių laivų jūreiviai. Lėšas teikdavo "sudužusių laivų žvejų ir jūreivių draugija" (angl. Shipwrecked Fishermen's and Mariners Society).

Sprendžiant iš oro prognozių, vertėjo dieną praleisti uoste. Juolab, kad uostas saugus ir šalis svetinga. Jūroje siaučia stiprus vėjas, bet uoste laivai nelinguoja. Klasikui sekasi kepti blynus, o man vaikštinėti po miestą ieškant lėkštės bei darant nuotraukas. Šiaip taip



Gerai nusiteikęs Klasikas kepa komandai blynus. Gera jo nuotaika kilo dėl menkos priežasties: pirmą kartą per visą plaukimą jis gavo paragauti grietinės.

randu vieną lėkštę už 15 svarų, tačiau geriau paieškojęs randu tinkamesnę už 3 svarus. Bet vėl



Smėlėtas Ramsgeito pliažas.

bėda, maža parduotuvėlė nepriima banko kortelių. Tenka iš bankomato nusiimti minimalią sumą - 10 svarų, kurie buvo panaudoti pagal paskirtį: lėkštę ir pietūs vietinėje ekonominio lygio užkandinėje. Bet tuo išlaidos Anglijoje nesibaigė. Užėjus į buriuotojų reikmenų parduotuvę nesusilaikiau nuo pagundos prisipirkti RYA (Royal Yachting Association) knygų su anglų buriavimo mokyklų programomis ir metodikomis. Tai juk vertybė, kurios Lietuvoje su žiburiu nerasi. Tiek to su tais pinigais. Jie gi skirti tam, kad būtų panaudoti mainams į kitus vertingus dalykus. Knyga - tai daiktas, kuris niekur nedingsta, kaip maistas ar meilė. Dar iš senovės žinome, kad kas popieriuje

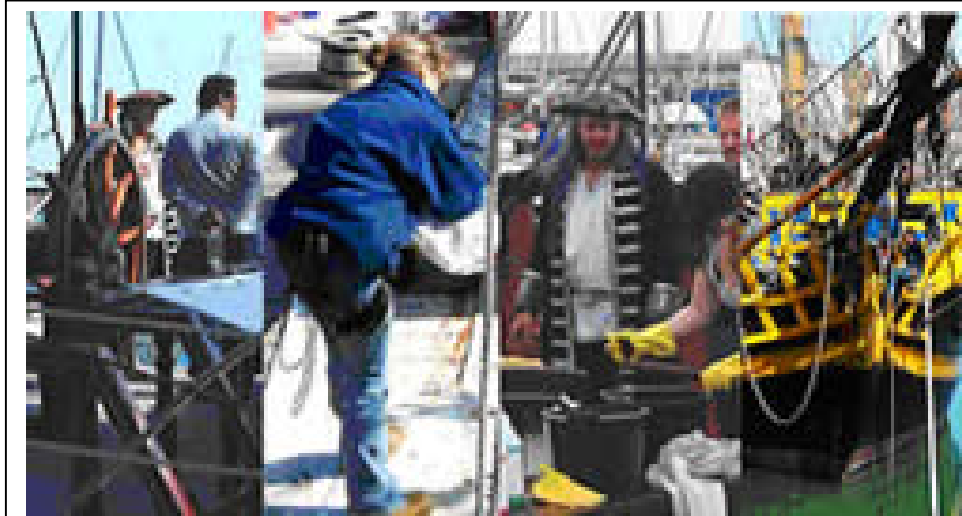
parašyta, to ir kirviu neiškirsi. Nors šiais laikais labiau tiktų posakis: kas knygoje parašyta, tai nebūtinai yra tiesa. Labai greitai keičiasi pasaulis.

Ramsgeitas - tai miestas, nuo jūros atitvertas 20-ties metrų aukščio betoniniu šlaitu. Mažas, jaukus, tvirtas kaip kirminų neišgraužtas lazdyno riešutas. Kyšulys, kuriame yra miestas, iki vidurinių amžių buvo sekliais vandenimis atitverta sala: arti kontinento ir lengvai pasiekiamas. Šis miestas buvo trijų įsiveržimų į Angliją (iš penkių) liudininku, kurie (įsiveržimai) pakeitė Anglijos istoriją.

Romėnai išsilaipino apylinkėse 43-iais metais po Kristaus ir iš čia nukariavo šalį. Hengistas



Paplūdimio restoranas prie miesto apsauginės sienos.



Senas laivas Ramsgeito uoste gali būti aplankytas už 5 svarus.

(angl. Hengist) ir jo saksonai išsilaipino Pegvel įlankoje (angl. Pegwell Bay) 449 metais po Kristaus. Nugalėjęs britus jis tapo Kento karaliumi ir įkūrė pirmąją anglo-saksišką karalystę. Šventas Augustinas 597 metais po

Kristaus atvyko į Kentą ir pradėjo Anglijos atsivertimą į krikščionybę.

Pirmieji Ramsgeito gyventojai buvo žvejai. Miestas suklestėjo XVIII-ame amžiuje. Geras uostas buvo įrengtas 1759 metais. Nuo tada ir pradėjo vystytis prekyba. Napoleono karo metu mieste įsirengė pozicijas igula. Greit po to pradėjo populiarėti poilsis prie jūros. Mažas atstumas iki Londono užtikrino miestui karališkosios giminės ir aristokratijos dėmesį. Terasos ir



Ne vaizdelis, o saldiniukas.

vilos buvo pastatytos 1821 metais. Karalius Georgas IV suteikė uostui “karališkąjį” statusą. Ramsgeite ilsėdavosi karalienė Viktorija. Tačiau tikru poilsiniu miestu Ramsgeitas tapo tik nutiesus geležinkelį. Smėlėti paplūdimiai traukė aristokratus ir menininkus.

Šiuolaikinis miestas pilnas senų pastatų, senų anglų ir keistų naujųjų anglų, turinčių arabų, turkų, indų ir kinų bruožų. Miesto centro turgavietėje jie prekiauja rūbais, batais, žvakėmis, smilkalais ir visokiu kitu šiuolaikiniu “Gariūnų” asortimentu. Tačiau, skirtingai nuo Lietuvos, visi kalba angliškai (Lietuvoje dar dažnai išgirs ir rusų ir lenkų kalbą). Mes su Klasiku, norėdami sau pabrėžti savo kitatautišką kilmę, kalbėjome tarpusavyje lenkiškai.



Stipri šoninė srovė farvateryje.

Iš Ramsgeito išplaukėme 2006.04.29 11:20 ryte.

Prieš tai, aišku, pripildė pilnus bakus degalų ir sumokėję 25 svarus už uostą (štai kodėl visi anglai rypuoja dėl marinų brangumo). Marinos Anglijoje tikrai brangios. Vidutiniškai visose šalyse, išskyrus Angliją, stovėjimas uoste kainuoja nuo 10 iki 15 eurų už parą.

Prognozė jūroje: 5-6 balai. Vėjas rytų. Iš karto už uosto vartų mus pasitiko stipri skersinė srovė, ne mažesnė nei trys mazgai. Teko perimti valdymą iš autopiloto ir lėtai didėjant gyliams palikti seklią Anglijos pakrantę.

Nebuvau plaukiojęs Šiaurės jūroje. Bet dabar žinau, kodėl Šiaurės jūra tarp Anglijos ir Europos turi įnoringos jūros vardą. Tai dėl gylių. Tarp Anglijos ir Danijos gyliai neviršija keliasdešimt metrų. Jūros dugnas išvagotas sekliomis raukšlėmis, besitęsiančiomis šiaurės rytų kryptimi keliolika jūrmylių. Dėl šios priežasties, pučiant stipresniam vėjui ir veikiant potvynių ir atoslūgių mechanizmui, bangavimas jūroje gali būti labai nemalonus. Tai man teko patirti naktį, nes miegojau priekinėje kajutėje. Pakildavau į orą dar miegodamas, tačiau nusileisdavau ant gulto jau pabudęs. Ir taip su kiekviena didesne banga, kurios dažniausiai plūsta po tris grupėje.



Tiek konteinerių užtektų dešimčiai į Klaipėdą užsukančių laivų.

Plaukiant Šiaurės jūra į Amsterdamą vėl teko kirsti laivybos juostas. Pradžioje judėjome išilgai jų ir tik kelių sankryžoje kirtome juostas stačiu kampu. Laimei vakarop vėjas nurimo ir naktis praėjo gan ramiai. Tik šoninė banga vartė laivą nuo borto ant borto, nes negalėjome iškelti burių - plaukėme veik tiesiai prieš vėją.



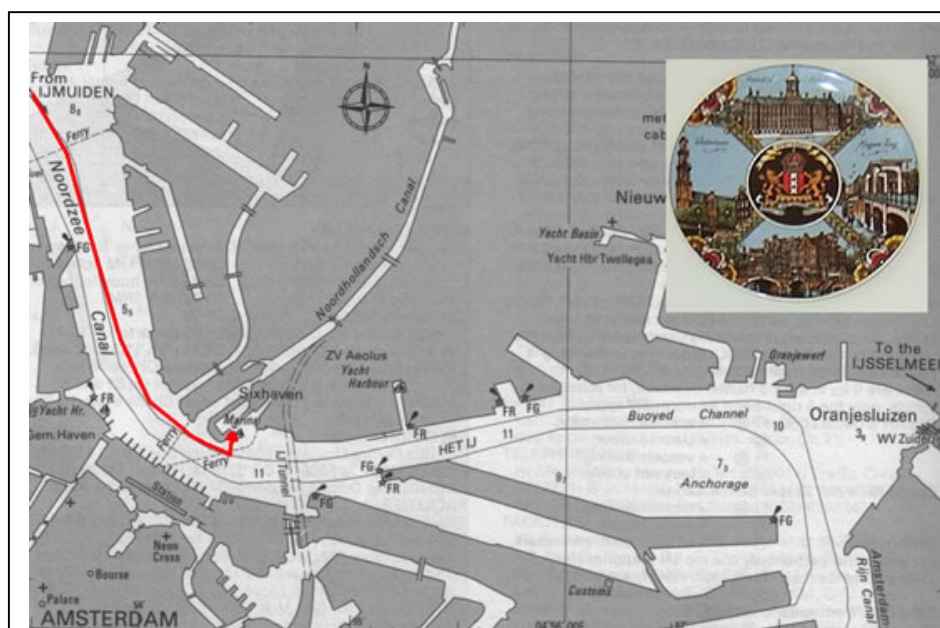
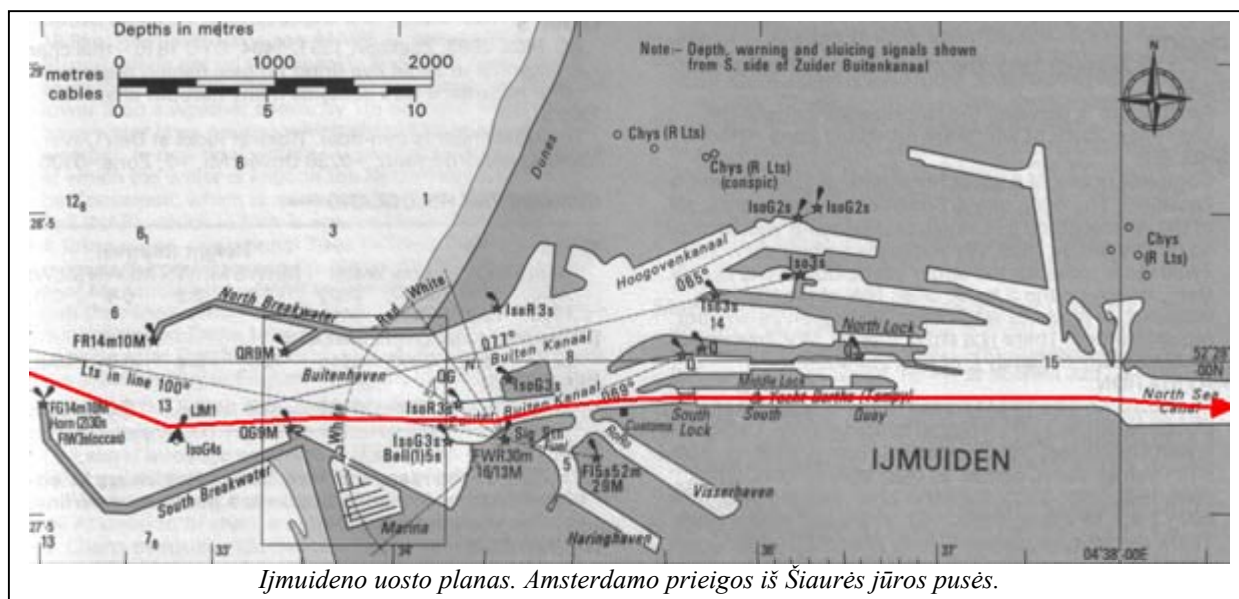
Naftos bokštai Šiaurės jūroje.

Atstumas nuo Ramsgeito iki Ijmuideno (įplaukimo į Amsterdamą Šiaurės kanalo žiočių) lygus 155 jūrmylėms. Įplaukus pro vartus reikia dar praplaukti 15 jūrmilių kanalu, kol patenki į miestą. Ijmuideną pasiekėme balandžio 30 dieną 9:45 ir, kirtę vieną šliuzą, prisišvartavome Amsterdamo Sixhaven uostelyje 12:45. Uostelį galima atrasti orientuojantis į aukštą pastatą, ant kurio yra "Shell" ženklas. Įplaukimas yra labai neaiškus: tarp gluosnio ir nedidelio molo, šalia kurio stovi namelis su olandiškais langinėmis. Loja šuo.

Amsterdamas (Olandija)



Balandžio 30 dienos ryte išvydome Olandijos krantus. Vėjas buvo aprimęs iki 3 balų, tad dirbant varikliui ramiai įplaukėme į Ijmuideno uostą ir nesustodami patekome į šliuzą, kuris lyg mūsų ir telaukė. Kadangi Ijmuideno uostas nepriklauso nuo potvynių ir atoslūgių, aukšto vandens laiko neskaičiavome. Pataikėme per vidurį tarp potvynių. Nejautėme, ar šliuzas pakėlė ar nuleido. Po dešimties minučių jau plaukėme Šiaurės Jūros kanalu Amsterdamo link. Žemiau rasite Ijmuideno uosto planą. Būtina turėti almanachą, kuriame aprašytos uosto semaforų šviesų reikšmės, nes jos skirtinguose uostuose skiriasi.

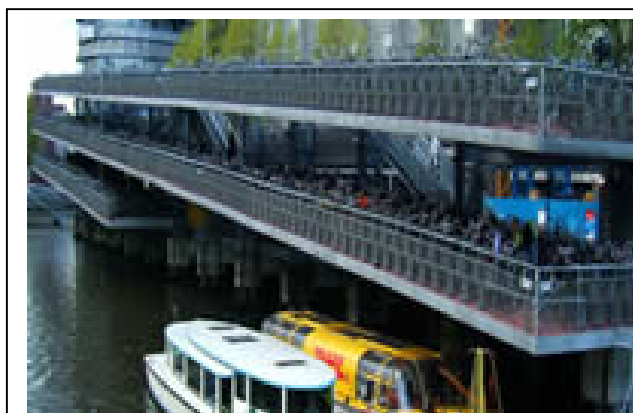


Komandos taryboje teisingai nusprendėme, kad Olandijos kanalai yra verti dėmesio. Juolab, kad sukame iš Šiaurės jūros ir plaukiame į Amsterdamą. Ir niekas nežino, kada dar bus galimybė šiais kanalais perplaukti Olandiją iš vieno galo į kitą. Jei apvaizda suteikė galimybę ir laiką plaukti dabar, reiškia ji ruošia ateityje

begales darbų, kurie tikrai neeis pasiekti Olandijos kanalų, jei nepasinaudosime šia galimybe dabar.

Amsterdamo centre buvo didelis laivų ir keltų judėjimas. Keltai kelia nemokamai, o ekskursiniai laiveliai-autobusai vežioja ekskursijas už 10 eurų per valandą. Mūsų Klasikas išėjo ieškoti bibliotekos, o mes patraukėme į miestą.

Sixhaven uostelis kainuoja 13 eurų už parą ir yra miesto centre, tereikia persikelti nedideliu keltu, plaukiojančiu labai dažnai. Persikėlus reikia pereiti



Miriadai dviračių prie Amsterdamo geležinkelio stoties.

geležinkelio stotį ir patenki į pagrindinę Amsterdamo gatvę. Atvykėlio akį stebina miriadais dviračių, kurie priparkuoti automobilių stovėjimo aikštelės primenančiose terasose. Kiekvienas



Amsterdamo praeiviai.

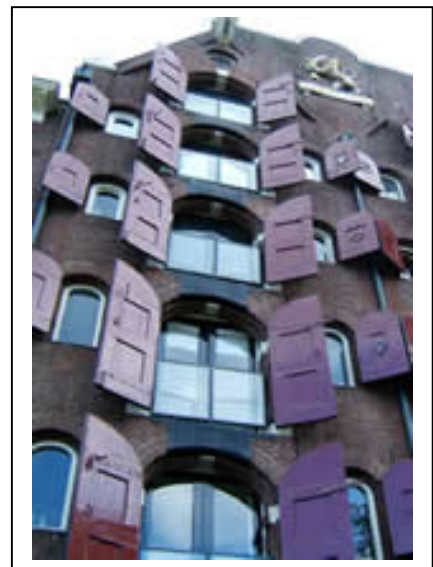
dviratis prirakintas paprasčiausia grandine, kokia Suvalkijoje rišamos karvės laukuose. Olandai dviračius palieka sėsdami į traukinį, o pasiima atvažiuavę į miestą. Jei kieno nors dviratis būna užverstas kitais, šeimininkas nesidrovėdamas nuverčia kliudančią geležų krūvą ir išsitraukia savo dviratį. Būna ir taip, kad likusieji pusantro milijono dviračių nugriūna domino principu. Tada problemų turi visi dviratininkai. Toks tai keršto būdas mažose erdvėse.

Amsterdamo gatvėse maišėsi įvairiausių rasių ir tautybių žmonės, kaip elektriniame mikseryje. Vietinius galima atskirti tik iš dviračių, nes užsieniečiai jų neturi. Klasikas tai suprato padaręs lemtingą klaidą savo tautybių atpažinimo karjere. Pamatęs pėsčiąjį vyriškį ir taręs, kad jis labai panašus į vietinį, priėjo ir

angliškai paklausė: “Kur yra biblioteka”. Tačiau vyriškis tik gūžtelėjo pečiais ir atsakė, kad nemoka angliškai, bet už tai gerai moka rusiškai, nes yra iš Rusijos. Tada Klasikas nutarė daugiau klaidų nedaryti ir priėjo prie policininko pasiklausti to paties. Kreipęsis gryna Anglijos karalienės kalba, gavo atsakymą laužyta rusų kalba “vam tuda” ir mostą ranka kažkur išilgai krantinių.

Amsterdamas labai senas miestas. Olandai garsėjo pirkliais ir laivais. Dar Rusijos caras Petras I pasirinko Olandiją savo laivybos mokslams. Iš ten ir atkeliavo dabartinis mūsų terminologijos žodynas. Mano draugas Lietuvos garbės atašė Olandijoje Hermanas Langė, paklausęs mūsų kalbos, konstatavo, kad 90% mūsų buriuotojiškų terminų yra olandiški.

Amsterdame yra pastatyta 1200 tiltų, iškasta 100 kilometrų kanalų, kuriuose stovi 2500 gyvenamųjų baržų. Plačiausias kanalas yra 23 metrų pločio. Iki 1975 metų baržų šildymui buvo naudojama elektra. Nuo 1975 metų visur, kur tik leidžia techninės galimybės, į baržas buvo atvesti dujotiekiai. Miestas yra priėmęs nutarimą nedidinti baržų skaičiaus kanaluose. Tai reiškia, kad jeigu norite pasistatyti savo baržą prie krantinės - kita barža turi išplaukti. Plėsdamasis miestas kasė kanalus vis toliau į vakarus. Taip atsirado naujieji kanalai: “Džentelmenų”, “Princesės”, “Aludarių”. Aludarių kanale gamino alų, nes olandai - jūreivių tauta ir jūroje negerdavo vandens. Vandenyje užsiveisdavo bakterijos, ligų sukėlėjos, o alkoholyje – ne. Taip alkoholis tapo sveikatos garantu jūroje, o gal ir ne tik ten.





Pirklių namai, pasvirę nuo laiko.

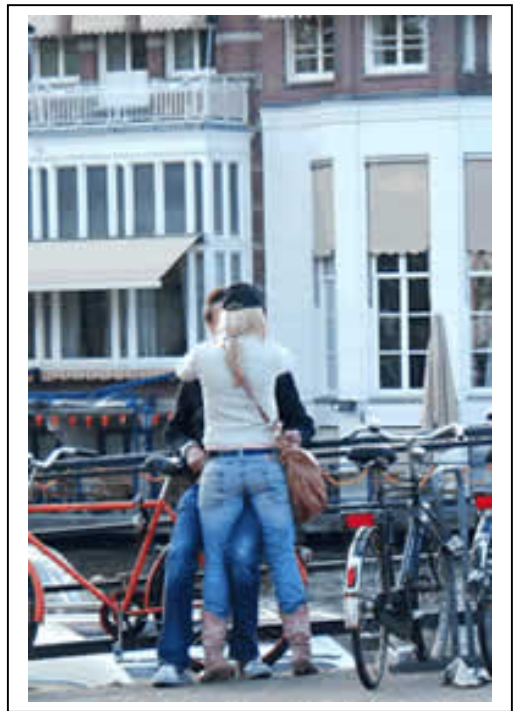
Kiekvienas pastatas turi pastogėje kablį. Tai reiškia, kad pastatas senovėje buvo naudojamas kaip sandėlis, o kablys buvo naudojamas gervės virvei permesti. Aišku, kad to paties namo pirmajame aukšte ar pusrūsyje gyveno pats pirklys su šeima. Prekės buvo sandėliuojamos keliais aukštais. Dėl to patalpų aukštis siekia 3-4 metrus. Dabar jose gyvena žmonės, o tokios aukštos lubos, šiais urbanizacijos laikais, atrodo kaip erdvės ir apšildymo energijos švaistymas. Užtat apatinio aukšto lubų aukštis vos siekia 2 metrus. Langai maži, durys siaurės, labai tinkančios „raudonųjų žibintų“ rajono nuomininkams, kurios išstiklina duris, kad per jas matytųsi kelių kvadratinį metrų priekambaris su kėde per vidurį. Ant kėdės

sėdi sandėliuko savininkė, o už priekambario yra kambariukas, kuriame telpa tik dvigulė lova. Merginos, užsiimančios senąja profesija, labai gražios, lieknos ir jaunos. Galima pamatyti įvairiausių tautybių merginų. Kuklių su akinukais, iššaukiančių „panterų“, nuobodžiaujančių ar šokančių pagal muziką. Daugiausiai stiklinių durų „inkrustacijų“ su merginomis yra siauruose skersgatviuose, kuriuose gali prasilenkti tik du žmonės. Taip ir slenka dvipusis judėjimas išilgai stiklinių durų, kurios įmūrytos sienoje viena šalia kitos, kaip vienuolių-mumijų celės Pečioros vienuolyno rūsiuose Kijeve. Įdomiausia, kad apsinuoginusių merginų pažiūrėti ateina ir moterys.

Merginų kaina – 50 eurų. Bosas atliko jų apklausą žodžiu. Pasirodo, merginos skundžiasi didele konkurencija, kritusiomis kainomis, nors neatrodo nusiminusios ir pasirenka klientus, t.y. įsileidžia ne visus. Vakare apie 19 valandą merginas atveža prabangūs automobiliai. Jos išlipa gražiai apsirengusios ir su didelėmis rankinėmis, lyg būtų susiruošusios į pirtį. Tik labai norinčios pataisyti finansinę padėtį pradeda darbuotis nuo 17-os valandos.

Raudonųjų žibintų rajonas - tai vieta, kurios nepamačius galima manyti, kad nematėte Amsterdamo. Tai labai didelis rajonas. Jis yra miesto centre, į rytus nuo geležinkelio stoties. Begalės gatvelių, kuriose sumišai su merginų „kabinetais“ šurmuliuoja barai, lošimo namai ir sekso prekių parduotuvės.

Antras išskirtinis Amsterdamo bruožas - „Kofi šopai“, kuriuose legaliai galima įsigyti kanapių ir parūkyti. Tačiau rūkoma ir gatvėje. Dūmai smirda kaip arklio „bandelės“. Rūko jaunimas. Gatvėje stovi pavieniai narkotikų prekeiviai ir bando atkreipti į save dėmesį švilpčiojimais. Vakare šiame rajone knibžda žmonių. Vaikšto apsirūkę žolės „gerbėjai“, lengvai apsvaigusieji paauglių grupelės, solidžios poros ir



neaiškios profesijos vyrai, besižvalgantys gatvėje į praeivius, stoviniuojantys kur pakliuvo, bet nieko neužkabinėjantys.



Amsterdamo gėlių turgus.

Na, ir žinoma, Gėlių turgus, garsėjantis nuo senovės. Jame yra milijonai įvairiausių sodinukų. Šis turgus veikia nuo ryto iki vakaro. Prekiauja jame olandai, kinai, net rusai. Galima nusipirkti ne tik gėlių, sėklų, tulpių ir amarilių svogūnėlių, bet ir smulkių Olandijos suvenyrų. Radau netgi pakabinamą suvenyrinę lėkštę su gėlių turgumi senovėje ir dabartyje. Šiame turguje ir pirkau Amsterdamo lėkštę, kurią kinų tautybės mergina suvyniojo į tikrais hieroglifais spausdintą laikraštį. Trumpai tariant, Amsterdamas yra rasių ir

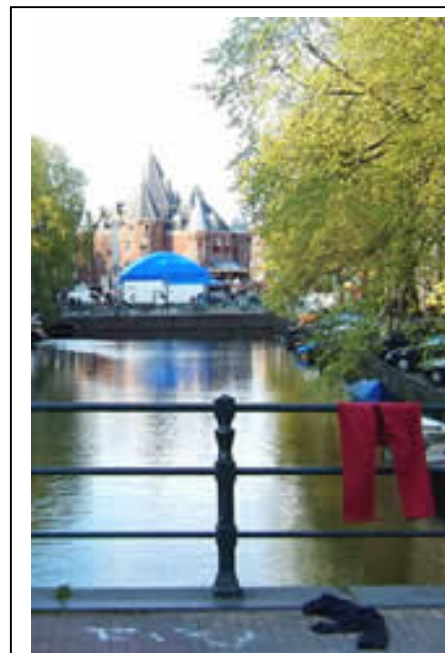


Septyni tiltai.

tautybių kokteilis, besisukantis pašėlusiu greičiu, neįsimylintis ir nepykstantis. Draugystės matas – pinigai. Patys olandai vilki apiplėšusius megztinius,

rusai – blizgančių audinių drabužius, o visų kitų tautybių atstovai – džinsus. Gyvenimas nenutyla nei dieną, nei naktį. Atrodo, kad pinigų apyvartos mašina neįaučia nuovargio ir sukasi su vis didesniu pagreičiu. Japonai spragsi fotoaparatais. Negrai, polineziečiai, malaiziečiai, kinai, prancūzai, vokiečiai, vėl negrai ir aš - vienišas lietuvis, pasimetęs naktiniame Amsterdame ir mintyse šaukiantis: “Mama, gelbėk!”

Bet Amsterdamas – tai ne Olandija, o Amsterdamo gyventojai – tai ne olandai. Juos mes radome tik nuplaukę toliau nuo Olandijos sostinės.

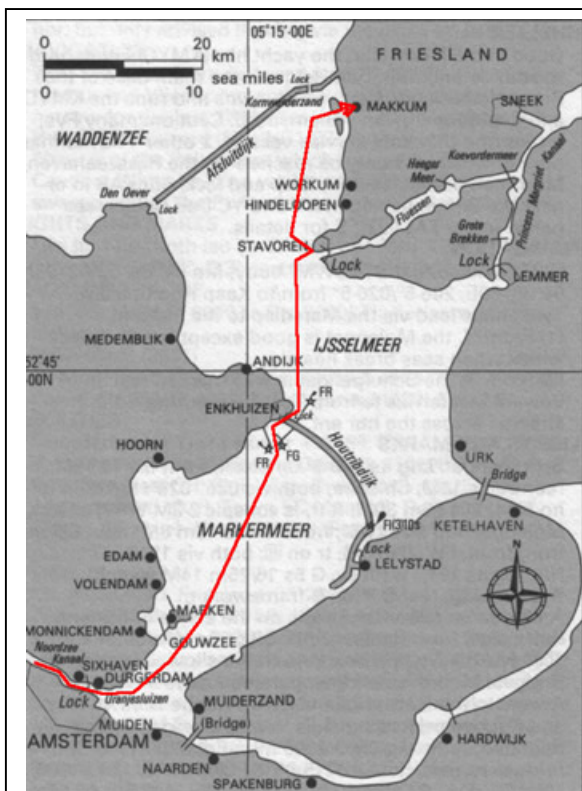


Ryte paaiškėjo, kad kažkas pamiršo kelnes ir pėdkelnes ant tilto.

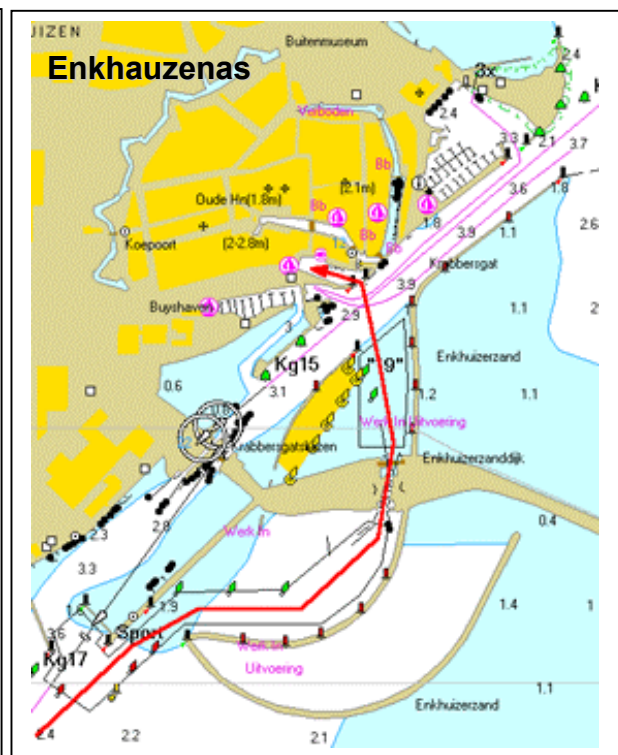


Tiesa, Amsterdame prie mūsų prisijungė Boso žmona.

Nuo Amsterdamo iki Makkumo ir Harlingeno (Olandija)



Aplankyti uostai Enkhausen, Stavoren ir Makkum.



Gegužės 2 dieną 7:19 ryte pajudame iš Amsterdamo, kur prastovėjome dvi dienas (balandžio 30-ąją ir gegužės 1-ąją). Vakar visą dieną lijo, bet šiandien slėgis pakilo į buvusias aukštumas, šviečia saulė, pučia 1 balo ziuid-vestas. Praplaukėme vieną šliuzą ir vieną pakeliamąjį tiltą (atsidaro kiekvieną valandą, VHF 60). Nuo čia prasidėjo Markermeer vidinės marios. Gyliai jose visur vienodi: 3-4 metrai ir jokių kliūčių, t.y. plauk, kur tik širdis geidžia. Nors dauguma Olandijos jachtų jau nuleistos į vandenį, tačiau dėl to, kad ankstyvas rytas, ar dėl to, kad olandams dar labai šalta, jachtų mariose mažai. Plaukiame pavėjui, vėjo prietaisas rodo “nulį”. Bosas siūlo išmesti genakerį, tačiau mes nesutinkame, motyvuodami tuo, kad neverta mesti nei karto gyvenime neiškeltos burės. Be to, burmaišis labai sunkus, o laivuose yra dirbami tik būtini darbai. Visas kitas laikas yra skiriamas miegui. Netgi tokie “sakraliniai” sausumos užsiėmimai, kaip pusryčiai, priešpiečiai, pietūs, pavakariai ir vakarienė, plaukiant būna praleidžiami dėl neapsakomo peizažų grožio ir didelio noro sulieknėti, ateinančio tik įkėlus koją į siūbuojantį laivą. Verta papasakoti, kada ir kaip plaukiant maitinamasi.



Jeigu labai supa, valgo tik labiausiai supimui atbukę įgulos nariai. Kitų į kambuzą varu nenuvarysi. Tad norinčių valgyti maitinimas tampa jų pačių reikalu. Geriausiai tinka balta duona su margarinu. Kituose laivuose – su sviestu. Kava su majonezu laikoma

rytiniu labiausiai pasileidusiųjų maistu. Šio proceso



Prie dambos ir Enkhauzeno šliuzo.

nerekomenduojama stebėti silpnus skrandžius turintiems keleiviams. Dar tinka kietai virti kiaušiniai. Galima išvirti visiems po du. Tada galėsi suvalgyti šešis. Sausumoje kiaušinių virimas tampa labai sudėtingu procesu, nes Klasikas valgo skystus, aš kietus, o Bosas – “pamėlynavusius”. Esant labai geram orui, galima išsivirti cepelinų.

Klasikas visą kelią pasakojo, kaip jis verda cepelinius jūroje. Šio fenomeno liudininkais mes tapome plaukdami Olandijos mariomis. Jos labai tiko Klasikui savo išipareigojimams įvykdyti. Pradžioje jis pareikalavo nuskusti bulves. Pusės kibiro priskustų bulvių pasirodė mažai, nes dalį jų reikia išvirti. Priskutau kibirą. Tada atėjo eilė tarkuoti. Silpnai pasipriešinę,

sutarkavome su Bosu. Po to atėjo tiesos akimirka. Atnešęs skudurą, Klasikas konstatavo, kad mano rankos stipriausios. “Ištirpęs” nuo komplimento, išspaudžiau puodą tarkių sausai, po ko dar ir nusunkiau krakmolą bei išminkiau. Tada Klasikas padarė cepelinius, aš juos sudėjau į puodą, o ugnis išvirė.

Klasiški buvo cepelinai. Taip aš išlaikiau cepelinų virimo jūroje praktikos egzaminą.

13 valandą jau buvome perplaukę Markermeer marias ir šliuzą, skiriančią jas nuo IJsselmeer marių. Prie šliuzo įsikūręs Enkhauzeno miestelis su senuoju uostu ir didele modernia marina. Nežadėjome sustoti, bet kai pamatėme šį miestelį iš marių pusės, akimirksniu visi jį išimylėjome. Tai ne miestelis, o velykinis margutis dumbliname krante. Nuodėmė neaplankyti. Akimirksniu laivas pasuko uosto link, kur ir praleidome 2 laimingiausias



Enkhauzenas ant IJsselmeer marių kranto.



ir šilčiausias valandas Olandijoje. Aš labai mėgstu mažičius miestelius ir kaimus. Didieji miestai visi vienodi, o mažieji – visi skirtingi.

Miestelis alsavo ramybe. Pavasarinėje saulėje šildėsi miestelėnai, sėdėdami atvirose terasose esančiuose pintuose krėsluose. Nerūpestingai vaikštinėjo žmonės. Gatvelėmis važinėjo mažas krovininis automobiliukas, kurio kėbule buvo sumontuota dabartinės gamybos senovinė “šarmanka”, grojanti melodijas, nuskaitomas nuo perforuoto popieriaus juostų.

Nenoromis prisiminiau garsųjį rusų serialą “17 pavasario akimirkų”, kai profesorius Pleišneris, apsvaigintas laisvės oro, nepastebėjo konspiracinio buto lange gėlių vazono - pavojaus ženklo, ir įkliuvo blogiesiems gestapininkams. Tačiau čia, Enkhauzene, galima buvo atsipūsti. Nebuvome konspiracininkai. Buvome eiliniai Europos Sąjungos piliečiai, turintys vienodas teises su aplinkiniais ir keliaujantys namo.

Reikia pabuvoti šiame miestelyje pačiam, kad suprastum jo ramų grožį, pajustum provincijos ramybę. To neįmanoma perteikti žodžiais. Viena gatvė su parduotuvėmis, kurių viena buvo skirta tik meno dirbiniais. Joje pagaliau radau medinę antį ir moters su lietsargiu skulptūrėlę. Irgi medinę, gražiai rankomis išpieštą. Mūsų mąstais, tai prabangos dalykas. Antis kainavo 9 eurus, o skulptūrėlė 18 eurų. Tačiau pabuvojus Olandijoje ir neparsivežus iš jos



Net Enkhauzene yra kinų restoranai.



Pastatai, kaip ir žmonės - palinksta nuo amžiaus.

jokio daiktinio liudijimo apie tenykščias spalvas ir dvasią, būtų nusikaltimas savo paties žmogiškumui. Iš visų aplankytų šalių neatsivežiau drabužių, kaip lietuviams įprasta. Pirkau lėkštes ir suvenyrus. Gaila, kad Enkhauzeno lėkštės pasibaigė prieš porą metų. Teko pasitenkinti antimi su “freken”.

Olandijos vandenyse knibžda olandiškų plokščiadugnių laivų, kurie būna įvairaus dydžio. Didieji naudojami charteriui. Tiesa, jie neturi pakankamai balasto ir neplaukia į jūrą. Bet jų kiekis leidžia manyti, kad norinčiųjų juose praleisti atostogas - pakanka. Buvau gavęs leidimą vieną tokį apžiūrėti iš vidaus. Tai

tristiebis laivas su dviem virtuvėm, didžiule kajutkompanija per du aukštus, tarp kurių yra balkonas ir laiptai, gal dešimt nedidelių kajučių, kuriose buvo įrengta po dvi miegamąsias vietas. Didelis ir erdvus denis su stalu ir suolais. Aišku, po grindelėmis ilsėjosi ne mažiau nei 200 arklio jėgų variklis, tačiau mariose mačiau tokius laivus plaukiojant tik su burėmis. Egzotika yra niekur neskubėti.

Priekiniai bušpritai pakeliami aukštyn uostuose, kad laivas užimtų mažiau vietos prie krantinės. Mažesni laivai turi nuleidžiamus stiebus. Stiebą laiko forštagas ir vantai. Achterštago

nėra. Stiebas atlenkiamas ant ašies atgal. Sunkus šporas iškeliamas iš laivo triumo pro atkeliamą bako dalį. Pastatomas taip pat, įremiant į stepsą ant kilio ir į tvirtą atramą vidinėje laivo dalyje, kad negriūtų į priekį. Tokioje pozicijoje jis yra užtvirtinamas kaiščiu. Todėl achterštagas nereikalingas.

Mažieji olandiški laiveliai yra vienstiebiai, o jų ilgis siekia iki 20 metrų. Tokių laivą dažniausiai valdo dviese: vyras ir žmona. Didieji laivai yra 30 ir daugiau metrų ilgio ir turi nuo dviejų iki trijų stiebų. Tokiam laivui jau reikalinga rimta įgula. Kokie 3 arba 4 darbštūs žmonės, mokantys siūti, virinti ir gaminti valgį. Laivai švartuojami prie namų, nes veik kiekvienas namas kanaluose ir vidinėse mariose stovi prie vandens ir turi mažą sodelį bei prieplauką. Tai standartas. Jei namelis stovi atokiau nuo pagrindinio kanalo, olandas vis tiek prakasa iki jo

kanalo atšaką. Siauresnę arba platesnę. Net jei

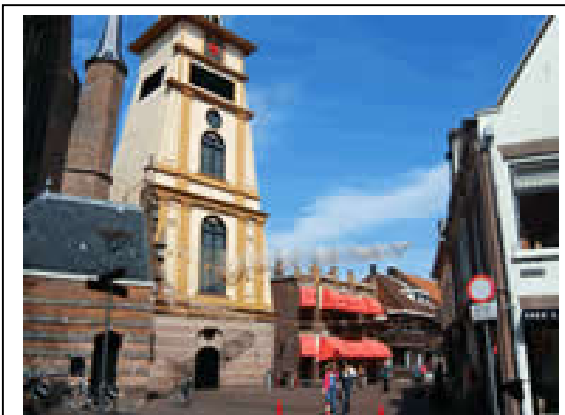


Bušpritas pakeliamas uoste taupant krantinės ilgį.

neturi laivo, vis tiek turi nors vieno metro pločio kanalą.

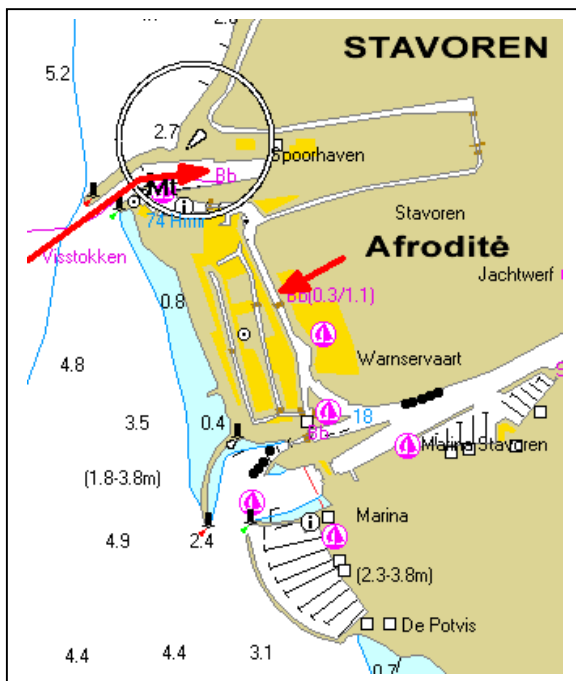
Daug stebuklų yra Olandijoje. Tarkime mes, lietuviai-miestelėnai, turime kolektyvinius sodus. Taip pat ir olandai-miestelėnai, turi kolektyvines lagūnas. Šalia kanalo kasama didelė duobė. Tada ji sujungiama su kanalu, pripildo vandens, olandai į susidariusią balą pritempia baržų, sukabina jas eilėmis po dvi, padaro tarp jų vandens gatves ir gyvena ten arba tik vasaroja. O turtingi statosi didesnių miestų pakraščiuose kotedžus. Kadangi kanalai surešti dirbtinai, kai kur kanalo vandens lygis yra aukščiau, nei žemės sklypo lygis. Tada olandai apkasa savo kotedžus grioviais, prileidžia vandens, pasistato šliužą ir prie namų laiko jachtas ir katerius. Plauki kanalu ir matai už pylimo namų stogus bei kyšančius jachtų stiebus šalia stogų.

Olandai skirstomi į sausumos olandus ir jūrinius olandus. Sausumos olandai gyvena sausumoje. O jūriniai olandai, arba žvejojantys, gyvena šiaurės rytų šalies dalyje, išraižytoje marių, kanalų ir natūralių upių bei upelių. Jie nesėja ir nepjauna (išskyrus gėles). Jie žvejoja ir buriuoja. Nors veik visi laivai turi variklius, sklinda kalbos, kad olandai iš taupumo susigalvoja visokių dalykų. Dėl šios priežasties jie gamina elektrą ir plaukia laivais, naudodami vėjo jėgą. Net vėliavos spalvos iš taupumo pas juos išdėstytos horizontaliai, skirtingai nuo netaupiujų



Bučius, pakabintas skersai centrinės gatvės.

prancūzų (pas prancūzus vėliavos spalvos išdėstytos vertikaliai). Kai vėliavos galas nubrizga nuo plazdėjimo vėjyje, olandas patrumpina vėliavą. Taip ji ilgiau tarnauja.



15:00 išplaukėme iš Enkhauzeno. Čia Klasikas tarstelėjo, kad pakeliui yra dar vienas neapsakomo grožio olandiškas kaimas su uostu, kuris vadinasi Stavoren. Iki jo labai netoli, jis mažesnis ir jį apžiūrėti pakaks tik valandos.

Nuplaukėm tenai per keletą valandų. Šiaip ne taip prisisvartavome perpildytoje marinoje, vietiniai pakraipė galvą žiūrėdami į mūsų vėliavą, o mes patraukėme į miestą. Klasikas neįkyriai, bet klastingai vedė per niekuo nepasižymintį kaimą, kol pagaliau pamatė "Afroditę". Tai didelis jūrinis burlaivis, stovintis mažame kaime už kanalo tilto, pro kurį vos gali įplaukti. Pasirodo, kad ne miesto grožis buvo mūsų apsilankymo tikslas, o "Afroditės" kapitonas, kuris buvo atplaukęs į Klaipėdą ir buvo pažįstamas su Klasiku

(<http://www.sail-afrodite.com>).

Laivas pastatytas jo kapitono sumanymu, pagal jo brėžinius ir jo prižiūrimas. Projektavimo darbai vyko 11 mėnesių, beje, kaip ir statybos. Laivas metalinis. Su šiuo laivu olandas plaukioja jūromis. Vykdo užsakomuosius reišius. Tam jis kiekvienais metais turi praeiti specialią patikrą iškeliant laivą į doką. Tokios yra Olandijoje taisyklės. Tam žmogus turi nuplaukti į atitinkamą vietą, susimokėti už doko paslaugas, už patikrą ir t.t. Be to, jis privalėjo baigti specialią neakivaizdinę jūreivystės mokyklą. Mokslas mokamas. Pusmetis mokslo kainuoja apie 3'000 eurų. Mokytiis reikia pusantrų metų.



Afrodite.

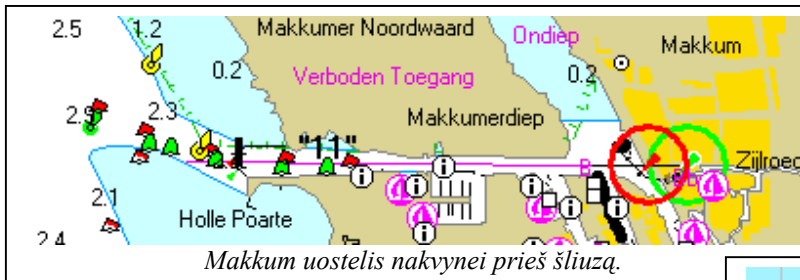
Susitikome su 53 metų amžiaus kapitonu Aent en Ellen Kingma, paplepėjom ir grįžom į



laivą. Bosas taip ir nesuprato Stavoreno grožio.

Ilgiau pabuvojus kokioje nors šalyje ir praėjus pirmam įspūdžiui, pradėdi pastebėti smulkesnes

detales. Taip aš išsiaiškinau, kad Olandijoje būna baltieji ir juodieji laivai, kaip baltaodžiai ir juodaodžiai žmonės yra pasaulyje. Dar nežinau priežasčių, kodėl laivai yra skirtingų spalvų, bet teises jie turi panašias, kaip ir išvaizdą (pūstais šonais).



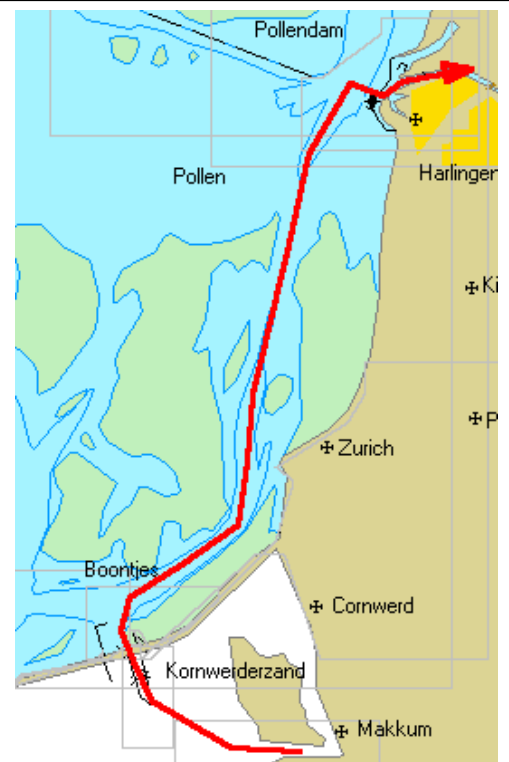
Makkum uostelis nakvynei prieš šliuzą.

Gegužės 2 dienos vakare, jau temstant, pagaliau pasiekėme nakvynės uostą Makkum. Jame tik pernaktvojom iki kitos dienos

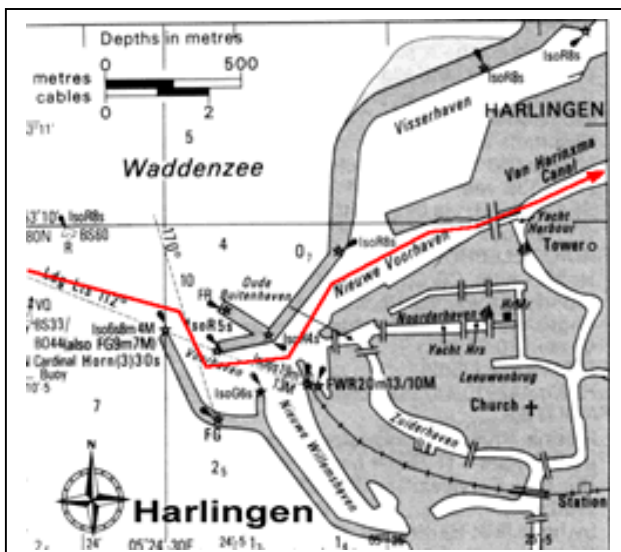
ryto.

Gegužės 3 dieną 7:30 ryte išplaukėm iš Makkum uostelio, nes Klasikas suskaičiavo, jog bus aukštas vandens lygis. Laukė kelionė Šiaurės jūros pakrante iki Harlingeno, kur vėl turėjome įplaukti į vidinius vandenius. Bet ne į marias, o į kanalus. Šiaurės jūros pakrantė prie Olandijos krantų labai sekli. Atoslūgio metu atsiveria dumblo laukai, tad reikia paisyti potvynių ir atoslūgių ritmo. Kai priplaukėme prie šliuzo, išleidžiančio iš vidinių marių, VHF 18 pasiteiravę aukšto vandens lygio laiko sužinojome, kad realybė yra priešinga mūsų įsivaizduojamajai – dabar atoslūgis. Nors su 1.8 metro gramzda iki Harlingeno farvateriu galime plaukti. Gana nejauku plaukti tarp dumblo kalvų. Vienoje vietoje kliudėm dugną net farvateryje. Tačiau dumblas ne akmenys. Kaip sako vairuotojai: “Daugiau gazo – mažiau duobių”. Prasikasėme sau vagą iki gilesnės vietos dirbant varikliui.

Harlingeno uoste virė gyvenimas. Visi žmonės plušėjo prie laivų. Kas dažė nuo plaustelio, kas plovė,



Iš marių per jūrą į kanalus.

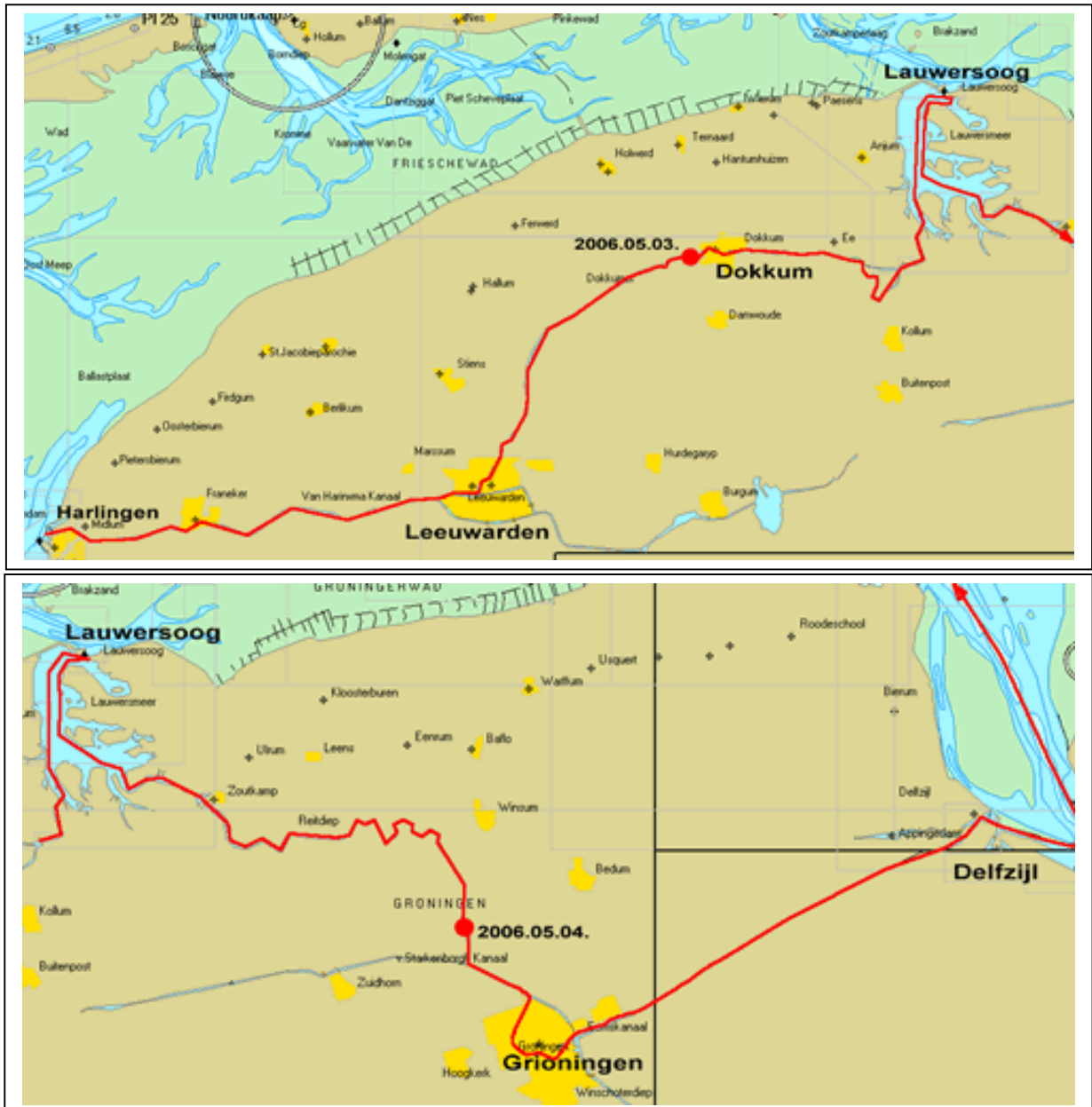


kas gėrė alų. Mums beliko susirasti teisingą šliuzą, kad patektumėme į vidinius kanalus, vedančius per Leeuwardeną ir Grioningeną į Delfzijlą, kur baigiasi kanalas ir prasideda Šiaurės jūra. Stebitės iš kur atsimenu tiek keistų mūsų ausiai pavadinimų? Atsakymas paprastas: turiu prieš akis Almanachą su visais uostų planais.

Harlingene prie šliuzo reikia priplaukti arti, kad budintysis suprastų, jog laivas nori plaukti šliuzu. Arba susisiekti su budinčiuoju VHF radijo ryšiu. Mes to nežinojom, todėl pralaukėm valandą, kol kelis laivus išleido iš kanalo. Bet visada būna pirmasis kartas...

Nuo Harlingeno iki Delfzijlo (Olandija)

Prasidėjo kelionė kanalais, trukusi tris dienas (dvi nakvynės, pažymėtos raidonais apskritimais):



Mūsų planas buvo toks. Pagrindinis: plaukti kanalais iki Lauwersoog ir per šliužą išlįsti į jūrą, o toliau į Kylio kanalą (Elbė). Atsarginis planas: jei jūroje bus audra, plaukti kanalais iki Delfzijlo ir išlįsti į jūrą prie Borkumo. Atsarginis variantas pailgina kelionę pusantros paros, nes kanalais naktį neplaukiama ir reikia sustoti. Abu planai buvo geri ir, kaip pasirodė toliau, atsarginis planas virto pagrindiniu planu. Tačiau nei vienas dėl to nesigailėjome.

Gegužės 3 dieną iš Harlingeno plaukėme į Leeuwardeną. Mano nuotaika buvo prastoka, nes nei Enkhauzene, nei Stavorene savo lėkščių negavau. Maniau, kad jei visoje kontinentinėje Olandijos dalyje gyvena tokie suvenyrais nesirūpinantys žmonės, tai kaip aš juos ateityje prisiminsiu?



Mokesčiai už tiltus žvejojami meškere.

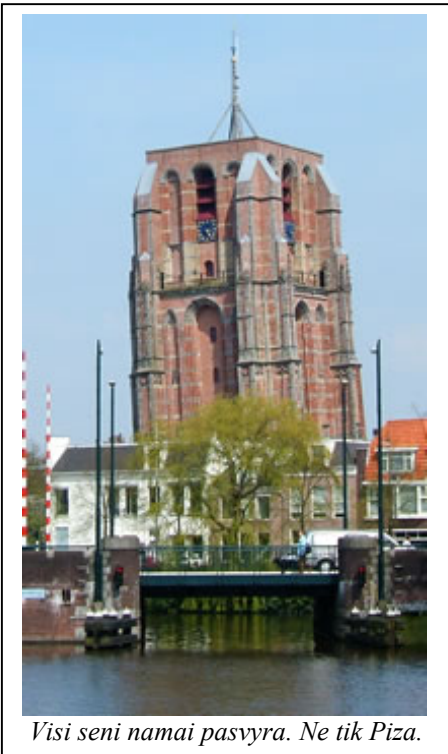
Plaukėme kanalų, iškastu laukuose. O lygumos tenai tokios lygios, kaip gulsčiuką padėjus. Daug avių ir vėjo malūnų. Bet nei vieno senovinio malūno, kuriais garsėja Olandija. Ši situacija tęsėsi iki pat Dokkumo. Vienas olandas sakė, kad yra keli keliai vidiniais vandenimis. Vienas piečiau, o kitas šiauriau. Pietinis įdomesnis, o šiaurinis nuobodesnis. Mes keliavome šiauriniu. Kanalai lygūs, gylis apie 2.0 – 2.3 metro net arti

krantų. Daugiausia tai 2.5-3.0 metrų gylis kanalų, mat olandiškos baržos plokščiadugnės ir tokio gylis joms visiškai pakanka.

Plaukėme dirbant varikliui, sukdamį jį 1900 apsisukimų per minutę greičiu. Daugiau Bosas neleido. Sakė, kad šiam laivui tai pats ekonomiškiausias režimas. Judėjome 5.2-5.5 mazgo greičiu vietoj galimų 7. Retkarčiais reikėdavo sustoti prie pakeliamųjų tiltų, kurie kol kas buvo nemokami. Tik keliose vietose reikėjo susimokėti kažkokias “mistines” sumas. Pavyzdžiui: 3.5 euro, arba 4.2 euro. Tiesa,



Šiuo monstru plaukia vienas olandas su purviniais marškinėliais.



Visi seni namai pasvyra. Ne tik Piza.

Leeuwardene tiltą pakėlė tik už 10 eurų.

Mokesčiai renkami paprastai. Budintysis su meškere nuleidžia medinę klumpę, įdedi pinigus ir tiltas pakyla (kartais pasisuka).

Judėjimas kanaluose nėra intensyvus, nes pavasaris. Vasarą jis turėtų būti žymiai didesnis: marinose pastebėjome tiek laivų, kiek danguje yra žvaigždžių. Kelionė nebuvo nuobodi, nes peizažas nuolat keitėsi. Tiesa, plaukėme blaivūs blaivutėliai, gerdami tik gėlą vandenį iš laivo talpų - vanduo Olandijoje kainuoja. Jūreivių papratimą gerti alų buvome atidėję geresniems laikams tėvynėje. Racionas: kiaušiniai, lašiniai, bulvės, jūreiviški makaronai. Gėrimai: arbata, kava, vanduo. Desertas: šviesūs kepsnių ir tortų prisiminimai. Pusryčius, pietus ir vakarienę sujungdavome į vieną įvykį ne dėl nenoro valgyti, o dėl tingėjimo plauti indus. Muzika: rusiški Odesos šlageriai (prisiklausiau už visą buvusį gyvenimą ir dar šimtmečiui į priekį, tad jei kas nors pasiūlys paklausti “Odesa mama”, prašyčiau atsitraukti į ranka nepasiekiamą

atstumą). Bet dėl skonių nesiginčijama, o liaudies išmintis byloja: “Kieno vežėčiose sėdi, to ir muziką turi klausyti”. Muzika buvo Boso.



Leeuwardeno centrinė gatvė.

meistriškai suežėjusia glazūra, pabrėžiančia miesto senumą. Pagyriau pardavėją, kad puikiai kalba angliškai (dauguma olandų gerai kalba). Visi grįžome į laivą laiku, tačiau atsirado kita kliūtis. Šviesoforas prie tilto degė dviem raudonom šviesom: neaptarnaujamas. Pasirodo, miestuose tiltai veikia nuo 9 iki 12, po to nuo 13:30 iki 15:00, ir pagaliau nuo 17 iki 19. Nespėjai išplaukti - tavo nelaimė. Lauk rytojaus.

Iki tilto atsidarymo liko 45 minutės. Teko palaukti. Tačiau po 17:00 daugiau kliūčių neliko. Perplaukėme Leeuwardeno priemiesčio kanalus-gatves greitai ir vėl prieš akis atsivėrė laukai ir avys su daugybe ėriukų. Ramiai plaukėme iki 21

Komanda elgėsi taktiškai. Klasikas rašė savo naująjį kūrinį, bet niekas nepaklausė, apie ką. Bosas valgė majonezą šaukštais, bet niekas nepaklausė, kodėl. Aš šalau naktimis ir miegojau su rūbais ir kepure, bet niekas nepaklausė, ar seniai turiu toki įprotį.

Pagaliau priplaukėme Leeuwardeną. Jau artėjo vakaras, tad miestui skyrėme pusantros valandos. Aš karštligiškai puoliau ieškoti savosios lėkštės. Miestas nedidelis. Tuoj pat pasisekė rasti centrinę gatvę, kurioje sėdėjo žmonės lauko kavinėse. Taip pat greitai radau ir parduotuvėlę, kurioje buvo manoji unikaliųjų suvenyrinė lėkštė. Ir ne bet kokia, o proginė, pagaminta miesto 700-ųjų metinių proga,



Leeuwardeno priemiesčių gatvė.



Malūnas Dokkume.

valandos, kol priplaukėme Dokkumo miestelį, kurio prieigose stovėjo uždarytas tiltas. Teko švartuotis. Elektros nėra, bet yra kitas privalumas: stovėjimas nemokamas, o už tilto matosi pirmasis tikras vėjo malūnas. Rytoj dienele bus puiki. Barografas rodo itin slėgį: 1028 milibarai. Vadinasi, anticiklonas virš Norvegijos vis dar savo vietoje. Stovi kaip įkaltas. Kažką suvalgome ir griūname miegoti. Važiuojantieji pasakytų: “visa diena ant ratų”. O plaukiantieji?.. Taip ir pasibaigia gegužės 3-ioji diena su neatsakytu retoriniu klausimu mintyse.

Gegužės 4-osios ryte praplaukiame tiltą, kurio moekstis yra 4.2 euro, ir trumpam sustojame Dokkum-e. Lėkščių nėra, vadinasi, ir

priežasties užsibūti šiame mieste nėra. Turistų informacija “VVV” (olandųškai tai skamba “Fau Fau Fau”) leidžia pasinaudoti internetu. Iš tiesų, anticiklonas vis dar savo vietoje. Vėjas šiandien stiprus, priešinis, iš rytų. Priplaukiame dar



Nendrinis stogas ir burlaivio formos vėtrungė.

vienas marias, kurių gale stovi miestelis Lauwersoog ir galime per šliuzą išplaukti į Šiaurės jūrą. Tačiau jachtklube pakabinta prognozė rodo, kad tris dienas pūs 6 balų vėjas iš rytų. Gera turėti atsarginį planą, pagal kurį, esant nepalankioms sąlygoms, buvo nuspręsta plaukti kanalais per visą Olandiją tiesiai.

Vėl grįžtame į kanalus, kurie šioje vietoje yra labai vingiuoti. Pievos, avys, ėriukai, ir vėl pievos, avys, ėriukai. Kur ne kur namai. Bet jei namai, tai daugumoje labai keisti. $\frac{3}{4}$ namo aukščio sudaro stogas be langų. Ilgai spėliojome, ką gi galima daryti po tokiu aukštu stogu, kol nerandome maždaug pateisinamos paskirties: krauti

šieną. Juk tiek pievų aplinkui. Reikia kažkur vietos šienui.

Visą dieną praleidome kelyje, kol 21 valandą atradome uždarytą tiltą viduryje laukų. Prie tilto stovėjo 6 namai, o trijuose iš jų buvo smuklės. Vietiniai pasitaikė svetingi. Už 10 eurų leido ne tik pastovėti prie krantinės, bet dar ir elektros prailgintuvą paskolino, nes šį vakarą mes buvome paskutiniai eilėje, kurie sustojo prie tilto.

Su Klasiku nuėjom į barą. Aš - Hainekeno už du eurus, o jis - dėl kompanijos. Bare sėdėjo tik vietinės merginos, iš kurių gražiausiai aš labai patikau. Ji pradėjo domėtis: iš kur mes tokie šaunuoliai. Pasisakė, kad ji iš Kosovo ir kad kitos jos draugės iš ten pat. Dar padėjavo, kad labai gerai mokėjusi angliškai, bet dabar visas dienas plepa olandųškai ir anglų kalbą primiršo. Aš patikėjau. Jai tai patiko. Kuo ilgiau būni kokioje nors šalyje, tuo labiau ją pamilsti.

Trumpai pavaikščioję tarp šešių trobų ir trijų barų, grįžome į laivą, kur ir pasibaigė mūsų gegužės ketvirtoji diena. Mums - ramiai, o Bosui - jaudinantis, kad generatorius nekrauna akumuliatorių. Jis fizikas, todėl išmano tokius dalykus.

Gegužės 5-oji, 7:00. Tiltas jau veikia ir mūsų epinis žygis tęsiasi. Prieš akis Grioningeno miestas. Neturime kanalų planų ir iš pradžių iplaukiame pro šliuzą į vieną šaką (pasirodo teisingąją), bet, paklausę moters (kuri paskambino vyrui ir jo paklausė), pasukame atgal pro tą patį šliuzą į kitą kanalo atšaką. Priplaukę tiltą per garsiakalbį gauname dozę olandų kalbos pamokos (supratome tik žodį “stiebas”), bet buvome užsispyrę ir tiltas atsidaro. Tada priplaukiame kitą, kuris nei atsidaro, nei pasikelia, nei pasisuka. Prisiminę olandų kalbos



Kaimo įžymybė: karvė ant stogo.

pamoką pagaliau suprantame, kad mums norėjo pasakyti, kad pakeliamų tiltų kelias driekiasi per miestą Grioningoną, o šia šaka toliau mums plaukti tėra viena sąlyga - nuimti stiebus. Grįžtame



Belieka tik spėlioti, ką laisvamaniai olandai norėjo pavaizduoti šiuo paminklu miesto aikštėje.

atgal prie pirmojo šliuzo ir jau žinovų tonu galime paaiškinti vokiečiams (irgi neturintiems planų), kur plaukti. Jei kartais plauksite ir nenorėsite nuimtinėti stiebų, tai žinokite: priplaukus kryžkelę prieš Grioningoną, jums reikia sukti į dešinę.

Šis miestas turėjo savo lėkštę, tad “medžioklė” jame pasisėkė ir kainavo 7.5 euro. Tiesa, dėl to teko susirasti turistų informacijos biurą “VVV” ir tik jame pasisėkė sužinoti, kur galėčiau tokį suvenyrą rasti. Vis miestelėnai tvirtino, kad nežino. Parduotuvė buvo ne už kalnų. Joje 5/6 viso ploto užėmė sporto medaliai ir taurės. Ir tik kamputyje buvo kelios Olandiškos suvenyrinės prekės, skirtos miesto svečiams (koks gi olandas pirs lėkštę su olandiškais malūnais). Pastebėjau ir dar vieną išskirtinį Grioningeno bruožą: kai klausi angliškai, miestelėnai atsako olandiškai. Matyt, labai buvau į olandą panašus.

Olandai yra dideli eksperimentatoriai. Jie legalizavo prostotuciją, silpnus narkotikus, o prieš 5 metus ir santuokas tarp tos pačios lyties asmenų. Gėjų vėliava, kaip žinoma, yra 7-nių vaivorykštės spalvų vėliava. Prisiminiau todėl, kad Grioningeno centre stovėjo olandiškas laivas, iškėlęs būtent šią vėliavą stiebo viršūnėje, kad visi matytų. Aišku, niekas į tai nekreipė nei mažiausio dėmesio. O ir kodėl turėtų. Jei vieni yra gėjai ir laiko tai išskirtine savybe, tad ar kas nors verčia kitus į tai kreipti dėmesį? Olandai elgiasi taip lyg sakytų, kad jei ir yra problema dėl netradicinės lytinės orientacijos, tai ji

tikrai nėra olandų problema. Ji yra pačių gėjų problema. Juk iškelia pirštą prie lūpų papūsti tas, kuriam skauda. O komentuoti svetimą skausmą nėra labai taktiška.

Miestas, kaip miestas. Jame daug visko: žmonių, dviračių, triukšmo, namų, parduotuvių. Laikas plaukti toliau. Tik grįžę į jachtą supratome, kad visi mes atskitai klausėme budinčiojo prie tilto to paties: tiltų darbo grafiko, kad neliktume įkalinti mieste nakčiai. Iki tiltų darbo pabaigos liko tik pusė valandos, o dar reikia įveikti 6 pakeliamus tiltus. Tačiau mums sekasi. Visi tiltai atsidaro mums priplaukus. Priešpaskutinio tilto prižiūrėtojas rodo į laikrodį ir kraipo galvą. Taip, iki jų darbo laiko pabaigos liko 2 minutės ir, pažvelgę į priekį, matome, kad paskutiniojo tilto būdelėje jau nėra žmogaus.



O ką reiškia apversta Olandijos vėliava, puošianti namą ir turinti papildomą geltoną juostą?

Bet paslaugus priešpaskutiniojo tilto budintysis pakelia nešiojamą raciją prie lūpų ir anksčiau iš darbo pabėgęs paskutiniojo tilto budintysis grįžta atgal tam, kad išleistų mus iš miesto.

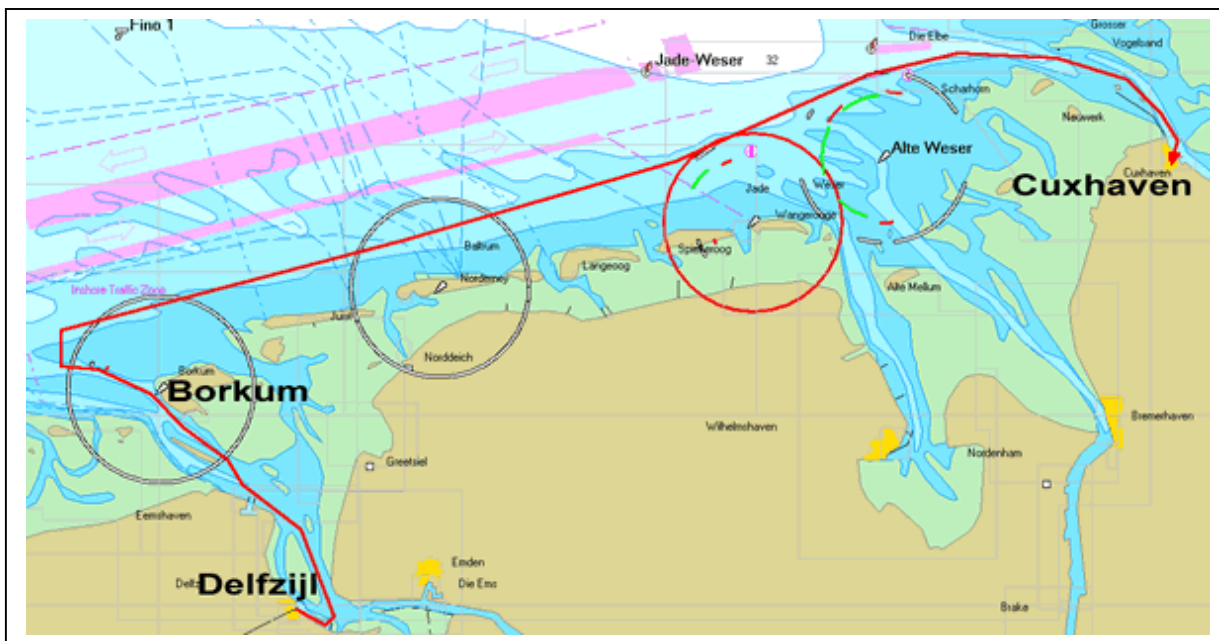


Miesto rylininkas. Apačioje – melodijų perforacijos.

Štai jau miestas už mūsų kilvaterio. Susijungia du kanalai: miesto ir aplinkelis. Priekyje dar vienas tiltas, kuris jau nebepriklauso miestui. Tai autostrados tiltas. Sustojame prie įrengtos stovėjimo vietos ir laukiame. Po kiek laiko prie mūsų prieina tilto budintysis. Jis bandė su mumis susisiekti racija, tačiau mes buvome nusistatę ne tą kanalą. Tad žmogus atėjo pėsčias tam, kad pasakytų tilto atsidarymo laiką: po valandos, t.y. 18:00.

Lygiai šeštą valandą vakaro atsidaro paskutinis tiltas. Iki Delfzijlo kelias atviras. 20:30 praplaukiame šliužą Delfzije, išleidžiantį laivus į Šiaurės jūrą iš vidinių kanalų.

Nuo Delfzijlo iki Cuxhaveno (Vokietija)



Nors prognozė žadėjo vėjo stiprumą 5-6 balus iš rytų, matydami atoslūgį ir silpną 3 balų vėją, išplaukėm nesustodami į jūrą. Plaukdami tarp Delfzijlo ir Borkumo pasikeitėme tepalą variklio greičių dėžėje, nes senasis tepalas jau buvo atidirbęs 100 valandų. Tepalo keitimo metu plaukėme tik su burėmis.

Kiekvienas laivas, ypač didelis, turi labai daug įtaisų, su kuriais visais neįmanoma susipažinti per dieną ar dvi. Mūsų "Gabrielos" variklis turi elektrinį varikliuką, išsiurbiantį iš variklio alyvą. Tai štai, paskutinis alyvos keitimo kartas ir buvo paskutinis šio siurblio impelerio

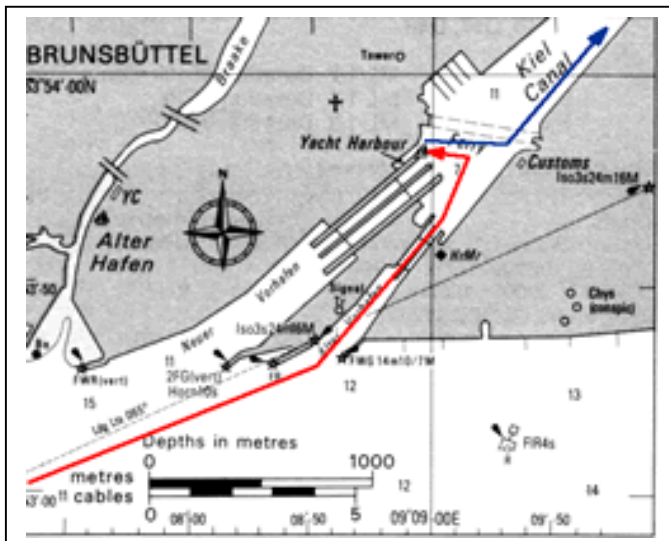


*Plaukimas prieš bangas ir vėją yra šlapias.
Tačiau kajutėje sausa ir šilta.*

ukus į Kukshafeną (vok. Cuxhaven) niekas prie mūsų nepriėjo ir nepasidomėjo: kas mes, ko norime ir kur plaukiame.

Kukshafenas yra Vokietijos teritorijoje. Trumpai pasivaikšiojome, pasigrožėjome miestu. Aš radau savo ieškotąją miesto suvenyrinę lėkštę, padarėmė kelias nuotraukas ir patraukėme Elbės upę Kylio kanalo link, dar vadinamo Nord-Ostsee Kanal, prasidedančio miestelyje Brunsbüttel (VHF 13). Plaukiant toliau Elbės upę galima pasiekti Hamburgą.

Šliuzas į kanalą mus šiek tiek kilstelėjo, nes atplaukėme viduryje potvynio. Tiesa, kanale švartuojamasi ne prie sienos, o prie medinio



darbo kartas, nes išardę siurblių radome, kad impeleriui trūksta 3 sparnelių. Teko seną alyvą ištraukti su rankine pompa, kas truko šiek tiek daugiau laiko. Vis dėlto 8 litrai. Tačiau jūra, pridengta aplinkinių salų, buvo rami, o mes su Bosu – kantrūs. Pakeitus alyvą vėl užvedėme variklį, nes nuo Borkumo teko sukti į rytus prieš bangas ir prieš vėją.

Naktinis plaukimas prabėgo be ypatingų nuotykių. Puikiai navigavome rasdami visus laivų kelio krašto žalius plūdurus. Artėjant prie Vokietijos teritorijos ryte, apie 8 valandą, mus per raciją išsikvietė Vokietijos pakrančių apsauga, liepė atplaukus į pirmą uostą išsirikiuoti patikrai ir laukti jų. Nors, tiesą pasakius, atpla



*Tai damba, einanti per Kukshafeno miestelį.
Gatvės gale po tiltu užsidaro vartai. Damba saugo miestelį nuo aukšto vandens lygio.*

pontono, kuris kyla ir leidžiasi kartu su vandens lygiu. Todėl krancus reikia nuleisti iki pat vandens. Patartina naudoti cilindrinis krancus ir priišti juos taip, kad jie tiesiog plauktų ant vandens paviršiaus.

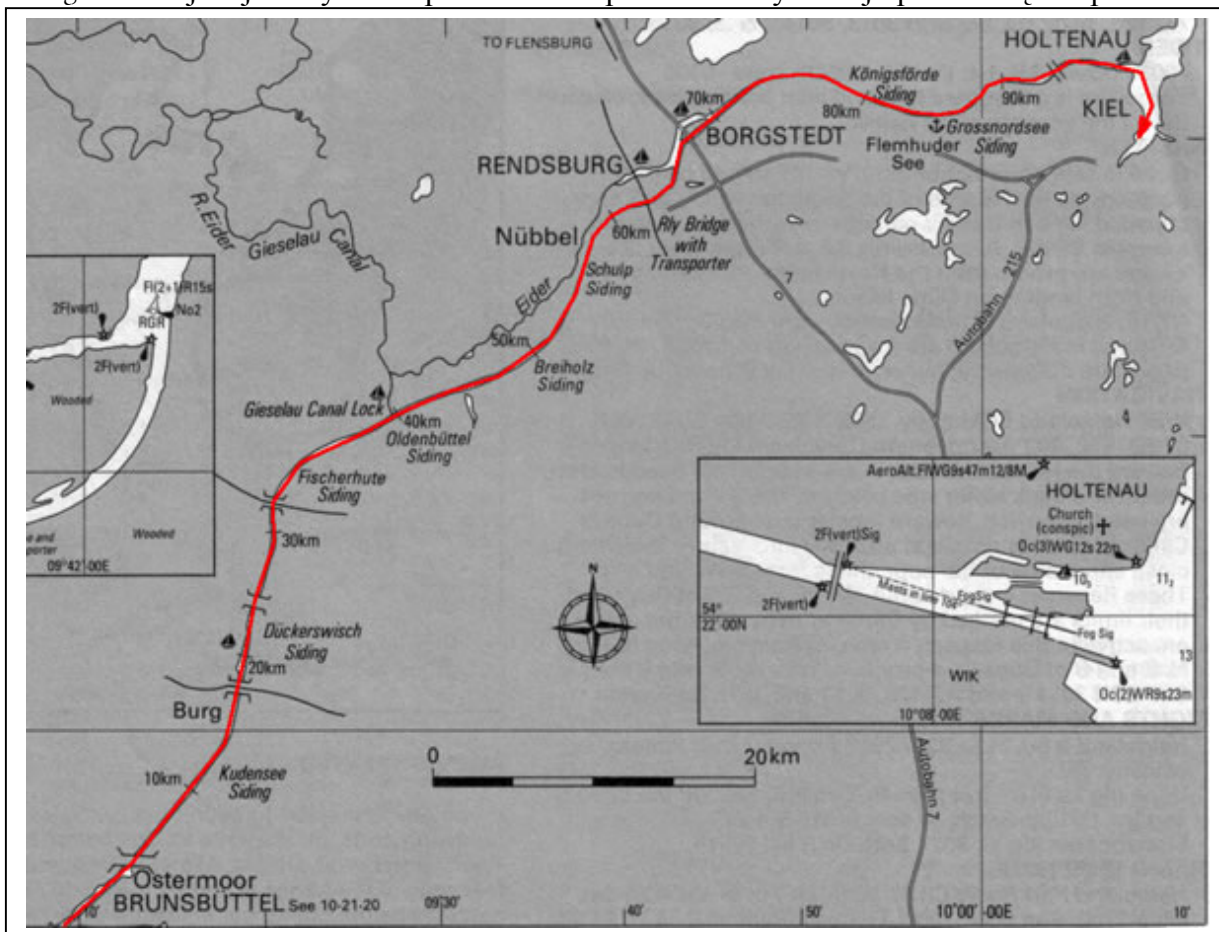
Išplaukus iš šliuzo pasukome į kairę, kur yra marina. Prisišvartavome ir sustojome nakčiai, nes laivyba kanale tamsiu paros metu yra draudžiama. Uostelyje viešnagės kaina - 7.7 euro. Dušas įeina į kainą, tačiau jame kažkodėl tik šaltas vanduo, grūdinantis kūną ir dvasią. Išsiskalbti nepavyko...

Kylio kanalas (Vokietija)



Gegužės 7 dieną 9:00 pajudėjome iš uostelio Kylio kanalu. Kanalo ilgis – 50 jūrmylių. Plaukimo kaina 18 eurų. Mokesčiai renkami vienoje vietoje: rytiniame kanalo gale, Holtenau (VHF 12).

Kanalas platus. Jame laisvai telpa du prasilenkiantys laivai. Tačiau yra ir siauresnių vietų, kuriose judėjimas yra vienpusis. Kanale privalu klausyti radijo pranešimų. Tarp



Brunsbüttel ir Breitholz kanalas VHF 02, H+15 ir H+45. Tarp Breitholz ir Holtenau VHF 03, H+20 ir H+50.



Kylio kanalo farvaterio gylis, reikalingas dideliems laivams, yra 11-12 metrų. Norint jiems netrukdyti, reikia plaukti dešiniąją kanalo dalimi 6-9 metrų gylio juosta, arba neartėti prie kranto arčiau, nei laivo korpuso ilgis. Tada nebus jokių problemų. Aklai vadovautis vienodu atstumu nuo kranto ir plaukti vairuojant autopilotui negalima. Autopiloto darbui daro įtaką metaliniai daiktai po vandeniu, laivai ir kabeliai. Bosas tai sužinojo, kai Kylio kanale barkstelėjom falškiliu du kartus į neatpažintą objektą po

vandeniu.

Plaukimas kanalu nesudaro jokių navigacinių problemų, jeigu yra paisoma taisyklių, jau paminėtų anksčiau. Nėra tiltų, po kuriais nepraplauktų jachta. Nėra šliuzų, kurie stabdytų judėjimą. Sutikome daug laivų ir jachtų. Tarp jachtų buvo viena su Latvijos vėliava ir viena su Estijos vėliava. 50-ies jūrmelių atstumą nugalėjome nuo 9 ryto iki 19 vakaro. Prie rytinio šliuzo teko valandą palaukti, kol mus ir dar dvi jachtas priparkavo kartu su trimis dideliais laivais į šliuzą. Šliuze kartu su mumis buvo ir estų jachta „Benetou 44.7“. Ją estukai varė iš Prancūzijos La Rošelio uosto į Pernu. Tai visiškai nauja sportinė jachta su liaunu stiebu ir 6 žmonių įgula.

Išplaukus iš šliuzo, kairėje stovi barža,



Kylio kanalo šliuze.

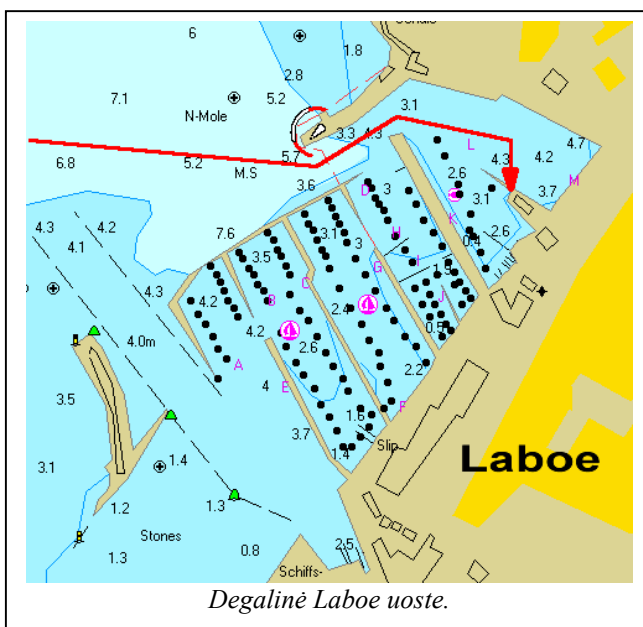


ant kurios yra užrašas „Kuras jachtoms“. Sustojome mes ir estukai, bet niekas mūsų neaptarnavo, tad nuplaukėme į Kylio miestą. Apsistojome artimiausiame jachtklube iš trijų greta vienas kito esančiųjų. Naktį praleidome ramiam uoste planuodami rytdieną. Rytoj, gegužės 8 dieną, stovim, vaikštom po miestą. Perkam tepalą ir impelerį tepalo keitimo siurbliui, keičiam tepalą greičių dėžėje, tvarkomės, o poryt, t.y. gegužės 9 dieną, išplaukiam. Bosas nori sustoti Bornholme. Mes – ne, bet išmintingai tylime.

Kylis - Klaipėda



Iš Kylio jachtklubo, kuris kainuoja 14 eurų per parą (plius žetonai 5-ioms minutėms karšto vandens duše po 0.5 euro), išplaukėme 8:45 ryte. Prasilenkdami su kariniu laivu ir



Degalinė Laboe uoste.

paisydami jūrinio etiketo, pasisveikinome nuleisdami savo valstybinę vėliavą iki pusės ir vėl ją pakeldami. Vokiečiams tai buvo labai netikėta. Tačiau etiketas reikalauja, kad būtų vykdomas, ir, pasiūstas karininko, vargšas jūreivėlis turėjo per visą dieną bėgte nubėgti prie savo vėliavos, kad atsakytų į pasveikinimą. Gerbiu.

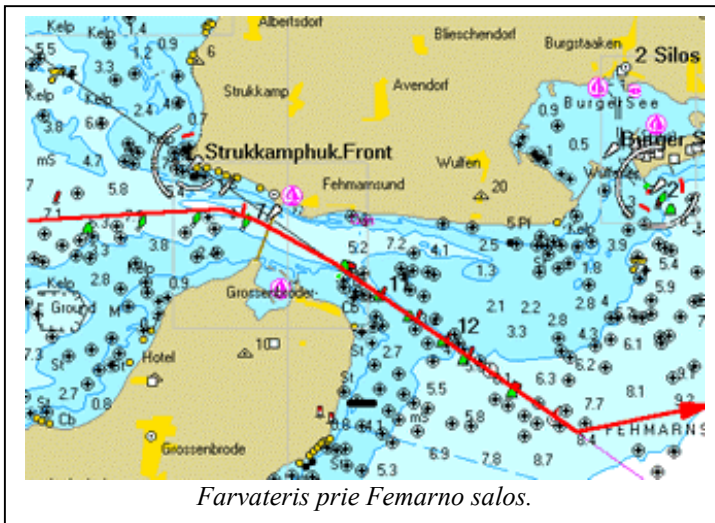
Už 4.4 jūrmylės į šiaurę nuo jachtklubo Kylyje, Laboe uostelyje yra patogus degalinė. Šiame uostelyje papildėme degalų ir patraukėme farvaterio link. Iki pirmos raudonos bojos netoli: tik 6 kabeltovai. Todėl bangų mūša sekliuje prie jos yra gerai matoma (gylis iki 0,2 metro). Rūstusis Klasikas ta proga papasakojo istoriją iš gūdžių plaukiojimo laikų be jūrlapių, kaip jis pats šiame sekliuje

užsiiminėjo geodezinių duomenų rinkimu prieš daugelį metų.

Išplaukus iš Kylio įlankos, Vokietijos karinis laivas paprašė mus truputį pasitraukti į šiaurę, kad šaudymo meno naujokai mūsų nenuskriaustų.

“Žygis į rytus” (vok.: Drang nach Ost) prasidėjo. Vėjas rytų, 3-4 balai pagal Boforto skalę. Kažkodėl visada, kai reikia plaukti, vėjas pasisuka pūsti iš tenai, į kur reikia plaukti. Matyt egzistuoja vėjo pasipriešinimo dėsnis, dar neaprašytas, bet tikrai veikiantis. Tai galėtų būti kokio nors buriuotojo mokslinio darbo tema. Jūroje yra daug temų mokslui, pavyzdžiui, metalo traukos dėsnis. Jis skambėtų taip: ten, kur plaukia vienas laivas, būtinai reikia plaukti ir kitam laivui. Žmonija, nežinodama šio dėsnio, intuityviai pastebėjo šį fenomeną ir, kol mokslininkai mąsto, sukūrė laivų susidūrimo prevencijos taisykles, nusakančias šio dėsnio padarinių išvengimo taktikas. Beje, šis dėsnis galioja ne tik laivams. Jis galioja ir autobusams bei lėktuvams. Todėl yra autobusų parkai ir lėktuvų aerouostai. Jis galioja ir žmonėms. Todėl

vertelgiškumu pasižymintys žmonės net pradėjo pardavinėti bilietus į didelius žmonių susibūrimus.



Farvateris prie Femarno salos.

truputį išklydę iš farvaterio, bet jachta, plaukianti pavėjui, griežtai laikosi nurodytos bojomis plaukimo juostos. Keista, bet yra išimčių “vėjo pasipriešinimo” dėsnyje: vokiečiams jis galioja ne visada.

Laivų judėjimas šioje vakarinėje Baltijos jūros dalyje yra labai didelis. Visą dieną ir naktį plaukėme šalia laivybos juostų, tačiau nuolat reikėjo stebėti aplinką, nes laivai šmirinėjo visomis įmanomomis kryptimis. Budėjo įjungta racija, per kurią klausėmės įvairių pokalbių tarp laivų. Įsiminė vienas pokalbis tarp rusų laivų, stovinčių Vokietijos uoste. Jie dalinosi



Farvateris prie Femarno salos.



informacija apie vokišką muitinę, sveikino vienas kitą su švente (gegužės 9-oji yra rusų pergalės prieš fašistinę Vokietiją diena).

Gegužės 10 dieną 9 valandą ryte po naktinio budėjimo prabudau tyloje. Neveikė variklis, už borto nesigirdėjo vandens čiurlenimo. Stovime. Atsikeliu limpančiomis nuo miego akimis. Gal kas atsitiko ir reikalingos visos komandos pastangos? Taip, išsukta priekinė burė, vėjo veik nėra, autopilotas karštligiškai sukinėja vairą į vieną ir į kitą pusę, stengdamasis išlaikyti laivą kurse. Pasirodo, kad sraigtu pagavome virvę. Bosas siūlo plaukti į artimiausią uostą su burėmis ir ieškoti naro arba krano. Bet vėjo nėra ir perspektyva kažkur artimiausiu metu nuplaukti su burėmis skamba

pesimistiškai. Klasikas situaciją išsprendžia savaip. Jis paneria į gegužės mėnesio Baltijos

vandenų gelmę ir atsuka neužsiveržusią virvę rankomis. Net peilio nereikėjo. Vėl judame nustatytu kursu į rytus, tačiau rūstusis Klasikas čiaudi: maudynės per prievartą - ne į sveikatą. Tuo pat pašildėm vandens kojas pamirkyti, davėm šiltos sriubos. Aš paaukojau vienintele Coldrex tabletes laive. Jis - šiandienos didvyris. Mums jo reikia sveiko.

Prie Bornholmo salos priartėjome saulei leidžiantis. Dar Ispanijoje kalbėjome, kad Bonholmo uosteliuose labai skani rūkyta lašiša. Tačiau, kai priartėjome prie Lietuvos per 200 jūrmilių atstumą, žadamo lietuviško alaus skonis nukonkuravo parsidavėliškos lašišos skonį ir mes patraukėme į Klaipėdą nesustodami. Kodėl lašiša parsidavėliška? Natūralu. Baltija ta pati, kuri skalauja ir Lietuvos krantus, o lašiša Lietuvoje ir nekvepia. Turiu omenyje šviežią, ne šaldytą iš Norvegijos ar Kanados lašišų fermų.

Tokiu būdu 9 valandą ryto gegužės 12-ą dieną mes įplaukėme pro Klaipėdos vartus, nepatyrę Baltijos nugalėjimo procese kažkokių neįprastų vėjų ar bangų anomalijų. Plaukimas iš Kylio miesto iki Klaipėdos truko lygiai 3 paras. Na, gal valanda trumpiau, bet koks gi skirtumas, lyginant su amžinybe.

Pabaiga

Grįžimas iš kelionės visada yra emociškai sunkus momentas. Kranto rūpesčiai priartėja kartu su krantu ir užgožia patirtus kelionės išpūdžius. Žmonės pradeda skubėti. Visiems norisi greičiau palikti laivą, nors jame buvo gyventa (nuo mano atvykimo į jį) tris savaites. Tuo labiau, kad gegužės 12 diena – penktadienis. Giminės ir artimieji ruošiasi savaitgaliui, tad kaip jų nenudžiuginti parvežtomis dovanomis. O dovanų – pilnas laivas. Susikaupia per ilgą kelionę.

Apskritai ši kelionė buvo išskirtinė. Pirma: laivas tvirtas ir gerai paruoštas ilgai kelionei. Antra: komanda taktiška ir darni, gera psichologinė atmosfera. Trečia: laivo koncepcija (angl. pilothouse) pritaikyta žmonėms, o ne kamikadzėms, susiruošusiems plaukti pavasarį per jūras.

Šie trys veiksniai (laivas, žmonės ir ideologija) ir padarė šią kelionę nuostabia.

Didžiausią išpūdį paliko Olandija, nes joje užtrukome ilgiausiai (žinomas ilgo buvimo kartu triukas, galiojantis ilgam gyvenimui santuokoje).



Grįžus kartais susimąstai: o kas toliau, o kodėl plaukei, kur prasmė. Tai štai: plaukiame mes tam, kad pasijustume nugalėtojais. Sakau atvirai. Netgi oro prognozes tikrinamės prieš išplaukdam iš tam, kad tikrai nugalėtume kiekvieną bangą, naktį ar savo baimę. Toks tas sunkus, bet įvairus buriuotojų gyvenimas.

Jei kada nors pasisektų dar kartą atsidurti vidinėse Olandijos mariose, plaukiant iš Amsterdamo reiktų aplankyti daugiau miestų. Tai Marken, senovinis Pietinės Jūros (taip vadinosi dabartinės marios iki atitvėrimo nuo jūros) žvejų kaimelis. Gražuolis Monnickendamas ir Edamas – 14-o šimtmečio Olandiško sūrio prekybos centras. Hooft – Rytų Indijos Kompanijos uostas (kaip ir Enkhauzenas). Rytinė Markermeer marių pakrantė Flevoland mažiau įdomi, išskyrus tai, kad yra 4-iais metrais žemiau jūros lygio.

Damba Markerwaarddijk skiria Markermeer nuo IJsselmeer. Iš karto už Krabbersgat sluis šliuzo - Enkhauzenas, antras Rytų Indijos Kompanijos uostas (East India Company). Jame didesnę dienos dalį galima praleisti Pietų Jūros (Zuider Zee) muziejuje (lauke ir viduje). IJsselmeer mariose verta aplankyti Medembliką ir Hindeloopeną. Medemblikas garsus 13-ojo amžiaus pilimi ir tarptautinėmis dingių regatomis. Hindeloopenė jus

pasitiks gausybė tingių triušių, gulinčių po jūsų kojomis žolėje. Tenai rasite plaukiojimo baseiną



Olandija: tiltas ruošiamas atidarymui.

prie pat uosto. Papietauti galėsite puikiam restorane “The Gasterie”.

Vidiniai Olandijos vandenys perpildyti laivais nuo birželio vidurio iki rugpjūčio pabaigos. Planuojant keliones, reikėtų tai žinoti. Kanalai, uostai ir šliuzai gali būti perpildyti. Tad, jei įmanoma, patartina vengti šiuo metų laiku planuoti kelionę. Olandų įstatymai reikalauja turėti kiekviename laive Olandijos vidaus vandenų laivybos knygą “Almanak voor Watertoerisme, Volume 1 (Olandų kalba).

Volume 2 yra tiltų atidarymo grafikas, kuris gali būti naudingesnis ir suprantamesnis. Tiltų atidarymo grafikus taip pat galima rasti leidinyje “Staande Mastroute”, kuris naudingas laivavedžiams, neketinantiems kelionėje kanalais nuimti stiebų.

Olandiški smulkūs jūrlapiai taip pat naudingi, nors – modernus ploteris jau gali turėti lygiai tokią pačią informaciją. Olandiškas potvynių atlasas yra pageidautinas, nes Macmillano Almanachas suteikia minimalią informaciją apie potvynių laikus Nyderlanduose, skaičiuojamus nuo aukšto ir žemo vandens lygio laikų Doverioje (Anglijoje). Didelės jachtos kapitonas privalo turėti Tarptautinį Poilsinio Laivo Laivavedžio Sertifikatą, galiojantį vidaus ir pakrančių vandenyse. Taip parašyta Olandiškose nuostatose. Manau, kad lietuviškas Kapitono sertifikatas galėtų būti įtikinamas dokumentas, jei atsitiktinai kas nors pasidomėtų. O tas atsitiktinumas, priversiantis Olandijoje ką nors domėtis, galėtų būti akivaizdus laivybos tvarkos nepaisymas arba nelaimingas atsitikimas. Tad sėkmės visiems planuojant savo ateities keliones Olandijos vidaus vandenyse.

Artūras Dovydenas



Dar vienas nedidelis trofėjus iš Olandijos.