

Vytautas Augustinas

Paslaptingosios **ALANDŲ SALOS**

**ŽYGIO
KLAIPĖDA - STOKHOLMAS – KLAIPĖDA
KRONIKA-ALBUMAS**

VILNIUS

2007

Jachta „Rėja“	LTU 620	
Radijo šaukinys	LY 6208	
Igula:	Kapitonas	Stasys Bartkevičius
	Kapitono padėjėjas	Vytautas Šiškus
	Bocmanas	Vytautas Augustinas
	Šturmanas	Petras Petkevičius
	Laivo gydytojas	Mindaugas Minderis

Žygio trukmė:	2006 09 12 – 2006 09 26 (14 parų)
Nuplauktas atstumas:	729 jūrmylės
Aplankyti uostai:	Latvija: Liepoja, Venspilis.
	Suomija: Mariehamnas.
	Švedija: Stokholmas, Sandhamnas, Vizbis.

IŽANGA

Jau daug metų iš eilės šio žygio dalyviai aktyviai dalyvavo jūriniuose plaukiojimuose su įvairiomis įgulomis, vadovaujant patyrusiam kapitonui Valdemarui Vizbarui. Atėjo laikas sukauptą praktinę patirtį, lankytų teorinių kursų įgytas žinias panaudoti savarankiško plaukimo metu. Šio tikslo buvo siekta šešetą metų ir susiklosčius palankioms sąlygoms tai įgyvendinti pavyko 2006-jų metų rugpjūčio mėnesio 12 – 26 dienomis, plaukiant jachta „Rėja“. Žygio maršrutas nusidriekė per tris valstybes – Latviją, Suomiją, Švediją. Aplankyti buvo šeši uostai – Liepoja, Venspilis, Mariehamnas, Stokholmas, Sandhamnas ir Visbis.

Jūrinio plaukiojimo žygis Klaipėda – Stokholmas – Klaipėda su techniškai tvarkingu ir gerai aprūpintu laivu, su numatyto maršruto pilnu jūrlapių komplektu, su pastoviu savalaikių meteorologinių prognozių gavimu iš krante Lietuvoje pasilikusių bičiulių, privalėjo, o ir sėkmingai įvyko.

Kad pilnai suprasti šio žygio vertę jo dalyviams, reikia žinoti jų kelio į buriavimą pradžią. Dar 1999 07 14 metais keturi buriavimo entuziastai - V.Šiškus, P.Petkevičius, S.Bartkevičius ir V. Augustinas įkuria jachtklubą „Linksmasis vėjas“, kuris turėjo padėti realizuoti sumanymą buriuoti Baltijos jūroje. Tada ir buvo iškeltas devizas: „Perplaukti Baltijos jūrą skersai ir išilgai“. Tai buvo pradžia, teisinga kryptimi pasirinkto, ilgo kelio į svajonės išsipildymą.



Vėlesnė aktyvi veikla leido susipažinti su „Panevėžio jachtklubo“ nariais. Tai buvo naujas etapas, atvėręs kelius į jūrinį plaukiojimą. Tada buvo lankomi mokymo kursai įgyjant vairininku kvalifikacijas. Buvo kas metai atliekami jūriniai žygiai tobulinant praktinius įgūdžius. Praėjo daug metų kol buvo sukauptas pakankamas teorinis ir praktinis išsilavinimas, leisiantis atlikti savarankišką žygį.



Norisi padėkoti visiems mus pažinojusiems, daugiau ar mažiau prisidėjusiems ugdant patirtį ir formuojant buriuotišką charakterį, ko pasekoje yra įmanomas pamatuotų tikslų iškėlimas ir jų sėkmingas įgyvendinimas. Šis įvykęs žygis leidžia pasakyti – svajonė išsipildė!

PASIRUOŠIMAS

Kelionę į Švedijos sostinę Stokholmą per Alandų salas planuoti pradėjome jau 2005 m. rudenį. Maršrutas ir laikas plaukimo priklausė nuo to, koku metu bus galima mūsų žygį priderinti prie jachtos „Rėja“ plaukimo grafiko. Taigi iš karto buvo planuojamos kelios žygio versijos, kurias įtakoją galimų metų laikų gamtinės sąlygos, galimos tuo metu vyraujančių vėjų kryptys ir prieš tai plaukusių ekipažų grįžimo vietos į mūsų krante esančius uostus.

Suderinus apsisprendusių plaukti ekipažo narių sąrašus, buvo nuspręsta pakelti kai kuriems jų buriuotojiškas kvalifikacijas. Kaip tik tuo metu LBS organizavo kvalifikacinius mokymo kursus. Juos vedė patyrę kapitonai – L. Tomkvaitis, V. Vizbaras ir k.t. Tai buvo savalaikis teorinių žinių pagilinimas, praktinių įgūdžių įtvirtinimas. Būsimasis kapitonas išlaikė pirmos eilės vairininko kvalifikacinius egzaminus, tad žinios buvo labai šviežios, kas kėlė didesnę pasitikėjimą savo jėgomis.



Paskaitą skaito kapitonas V. Vizbaras.

Vyko daugkartiniai susitikimai su jachtos „Rėja“ savininku, kapitonu Valdemaru Vizbaru, kurių metu buvo studijuojami galimų maršrutų jūrlapiai, meteorologiniai ypatumai, aptariami jachtos techniniai ir konstrukciniai ypatumai, susipažįstama su įdiegtomis naujovėmis.

Laivas visiems ekipažo nariams buvo pakankamai gerai pažystamas iš ankstesnių žygių, nes daugelis jau buvo su juo plaukęs ne po vieną kartą. Beveik visi ekipažo nariai buvo talkinę laivo remonto darbams šaltuoju metų laiku. Taigi galima pasakyti, kad jachta buvo ne kartą išbandyta ir nekėlė jokių abejonių žygio sėkmei užtikrinti.

2006-jų metų gegužės mėnesio pabaigoje jachta „Rėja“ vadovaujama kapitono V. Vizbaro dalyvavo gelbėjimo operacijos pratybose. Keletas ekipažo narių buvo stebėtojų gretose. Tai taip pat prisidėjo prie bendro ekipažo narių kvalifikacijos kėlimo. Pateikiame keletą sustabdytų akimirkų iš pratybų lauko, kad pajauti to renginio išskirtinumą ir prasmingumą besirengiantiems savo jėgas išbandyti Baltijos vandenyse.



Paskutinis pratybų scenarijaus aptarimas prieš prasidedant...



Jachta „Rėja“ dalyvauja gelbėjimo pratybose.

Paaiškėjus žygio pradžios datai, tapo aiškiau koku maršrutu grįžta prieš mus plaukęs ekipažas, tapo aiškesnis kelionės pradžios uostas. Artėjant žygio pradžiai, buvo galima tiksliau prognozuoti numanomą vėjo kryptį. Tai leido sukonkretinti ir apsispręsti dėl parankiausio mums maršruto.

Netikėtai paaiškėjo, kad vienas ekipažo narys negali dalyvauti žygyje. Bandome atrasti pamainą, bet nesėkmingai. Nusprendžiame neišbandytų žygiuose žmonių neimti į ekipažą. Taigi ekipažas tampa sudarytas iš penkių narių. Stasys, Petras ir du Vytautai kartu plaukiojo jau daugel metų. Kartu, buvo net žygio į Islandiją dalyviai. Daktaras Mindaugas su Stasiu turėjo keliones į Botniją ir Sognefjordą. Taigi šioje jachtoje taip pat ne naujokas. Taigi buvo nutarta, kad patikimas ekipažas, kad ir mažesnis skaičiumi, bus patikimiau mums patiems svarbiame žygyje.

Brėžiame žemėlapyje paskutinį žygio maršrutą ir pradėdame juo vadovautis. Susikrauname tašes, susiperkame maistą ir vykstame į Klaipėdą, kur turi grįžti jachta „Rėja“.



Pasirinkto maršruto schema.



Kapitonas Valdemaras Vizbaras perduoda laivą ir palydi į kelionę.

I ETAPAS



2006 m. rugpjūčio 12 d. iš Klaipėdos Pilies jachtų uosto atsišvartuojame ir pajudame Danės upe link Baltijos jūros. Laivo žurnalas byloja:

20 45 Užvestas variklis. Įgula aktyviai ruošiasi. Išplaukiame iš Klaipėdos uosto.

21 10 Išeiname pro Klaipėdos vartus su varikliu.

21.55 Pakeliame grota.

22.05 Išjungtas variklis.

Žygis prasidėjo.

Verta paminėti, kad sėdome į jachtą, ką tik grįžusią iš kitos kelionės. Laivas buvo kaip ir tvarkingas, išskyrus šturvalą, kuris vis atsileidinėjo, nes buvo trūkęs tvirtinimo kaištis. Jį pasigaminome dar būdami krante pagal telefonu atsiųstus išmatavimus, kurie nedaug, bet buvo netikslūs, todėl tas mūsų kaištis mus vėliau pavedė. Teko techninius sprendimus daryti iš to ką turime laive. Mums tai pavyko.



I-jo etapo maršrutas.



Susitelkusi įgula.

Plaukiant pro Palangą dangų virš miesto nušvietė fejerverkai ir mums tai pasirodė tarytum mus praplaukiančius sveikina žmonės krante. O pažystami, mačiusieji mus nuo kranto, (su kuriais buvo susiskambinta) sakė, kad labai gražiai atrodome nešdami savo trijų spalvų žibintus.

Rugpjūčio 13 d.

1 00 Mindaugas pavairavo, Stasys vairuoja, dulkia lengvas lietutis, gražiai šviečia kranto žiburiai. $56^{\circ}11'901N$ $20^{\circ}51'681E$

6 00 Keičiasi pamainos, stoja už vairo Vytautas ir Petras

7 00 $56^{\circ}26'N$ $20^{\circ}56'E$ Matome Liepoją.

9 00 Prisišvartuojame Liepojos uoste. Atliekam formalumus ir lekiam toliau. Praktiškai tik „gamtinius reikalus“ atliekame, kad neteršti į gimtąją Baltiją. Juokas, bet vis tiek gera!

9 30 Atsibučiuojam su pasienie te ponia Rita ir išplaukiam Venspilin.

10 00 Išiname pro Liepojos vartus į jūrą. Keičiasi pamaina. Stoja Stasys, Mindaugas, Vytautas A.



Prisišvartavome Liepojos uoste.



Patenkinti visi...Liepojos kamino fone...

II ETAPAS

LIEPOJA - VENSPIĻS



Prasidėjo antrasis etapas. Jo tikslas – Venspilio uostas, paskutinis šiame jūros krante ir kaimyninėje Latvijoje.

12 00 Įgula po puikių koko paruoštų pusryčių vėl denyje. Petras miega, Vytautas dainuoja, Mindaugas kontroliuoja. 56°41'092N 20°53'325E

13 00 56°43'125N 20° 51'211E Mąstom, ką daryti, vėjas aprimo bet žada... Nutariam paklausti geros muzikos. Įgula kaifuoja. Visų gera nuotaika. Įgula džiaugiasi nuostabia kelionės pradžia!



II-jo etapo maršrutas.



Liepojos uosto vartai jau čia pat, pagalvokime ir apie bures...



Juodieji pradeda ir ... išmotoruoja.



Oho kokia sriubytė...



Kokas gali ir pavairuoti – lai kiti išjaučia...

Vytautas Vytautui į akį nekirs. Jau gerokai po žygio Vytautas Š. kalbėjo – „Manau verta paminėti, koks šaunus kokas buvo Vytautas visą kelionę, padedamas kolegų, planavęs ir realizavęs maitinimo programą. Įgulos vienareikšmė nuomonė – nei vienas nesukudo!“

Kadangi vėjelis buvo NNE, todėl teko gerokai nukrypti nuo generalinio kurso į Venspilį. Padarėme vendą ir nustatėme kursą į Venspilio uosto vartus, iki kurių GPS-as rodė apie 35 j.m.

17 00 Iškritę, po kiaušinių valgymo, visi miega.

Vėjas nurimo visai, nutarėme užvesti variklį. Nesivedė. Pirmieji gedimo nustatymo bandymai rezultatų nedavė. Kadangi ėmė temti, šiek tiek stipriau papūtė vėjelis, buvo nutarta plaukti toliau burėmis, o ryte susiskambinti su Valdemaru Vizbaru, kuris padėtų patarimais išsiaiškinti galimą gedimo priežastį.

23 00 Negalime užvesti variklio. Iki Venspilio ranka paduot...

Negana to, vėl atsileido šturvalas - nusiplovė kaištis. Kad ir priverždavom, vėl atsileisdavo. Tad teko pasitelkti avarinį rumpelį.

„Rėja“ pasižymi gera savybe. Plaukiant beidevindu, tinkamai nustačius vairo padėtį, vairuoti kaip ir nebereikia, todėl tai labai palengvino šiaip jau nelengvą vairavimą avariniu rumpeliu.

Dar padėtį šiek tiek komplikavo tai, kad įgulos nariai vienas po kito ėmė sirgti jūrlige, todėl Venspilis buvo pramintas VeMspiliu.

Išaušo rugpjūčio 14 d.

Vėl pradėjome variklio tvarkymo darbus. Valdemaras telefonu patarė variklį bandyti užvesti “tiesiai” užtrumpinus starterio kontaktus. Pamatę, kad jokios reakcijos nėra, nors voltmetras ir rodė normalią įtampą ant šių kontaktų, supratome, kad priežastis starterinio akumuliatoriaus jėgos grandinėje. O kaip vėliau paaiškėjo, kad ta priežastis – elementari. Tiesiog buvo blogas kontaktas su

akumuliatoriaus gnybtais. Nors “vizualinė apžiūra” to pradžioje neatskleidė. Pasirodo vibracija ir sūrus vanduo daro savo.

8 30 Sutvarkėme variklį. Einame į Venspilį.

Sėkmingai susiradus tinkamesnių įrankių, pavyksta priveržti prie veleno šturvalą. Tad į Venspilio uostą įėjome ramiai, besidžiaugdami gražiu saulėtu rytu.

10 00 Prisišvartuojame Venspilio jachtų uoste.

Apsitvarkę ir truputį atsigavę išjudame apžiūrėti miesto. Tai gražus, stipriai tvarkomas kurortinis miestukas su vokiškos architektūros pastatais ir šiuolaikiška miesto puošyba. Tai ir matosi iš pateikiamų ekskursantams užkliuvusių įdomiausių Venspilio vietų foto.



Pagaliau Venspilio uoste.



Štai kur turėtų būti kybis...



Kažkuo mums patiko – gal kad panašėjom į jį...



Inkarai čia įsimintini.



Netikėtas grožio antpludis.



„Liūtas“ nebūtų Liūtu, jei neaplankytų...



Spalvų magija.

Išėjus iš uostelio teritorijos iškart krito į akis sutvarkytos trinkelėmis grįstos gatvės, krantinės, įdomiomis skulptūromis papuoštas parkas, tai vienur tai kitur stovinčios ar sėdinčios netikros karvės ir... visur kalbant lietuviškai. Pasirodo tautiečiai jau yra labai pamėgę šį tikrai jaukų, ramų, tvarkingą, ir, matomai, pigesnę nei Palanga Latvijos kurortinį miestą.

Neužilgo dangus ėmė niauktis, tad nutarėme kuo greičiau įlysti į mus, ko gero, visus labiausiai dominančią įstaigėlę. Tai mums pavyko pačiu laiku, nes prapliupo tikra vasaros liūtis, kuri nesiliovė visą vakarą.

Atplaukę į Ventspilį buvom numatę galimą išplaukimą vakare (manydami, kad „sėdėti“ čia nebus jokio reikalo), bet įvertinę, kad dar reiks suremontuoti „mėgstantį“ atsileidinėti šturvalą, prisipilti kuro, kurio vis dar keblu prisipildyti Klaipėdoje, ir visiškai neturėdami noro iškart ilgiausią kelionės etapą pradėti šlapiems, nutarėme pasilikti ir „išsamiau“ apžiūrėti, kaip pasirodė, daug įdomybių turintį, bei sutvarkytą ne prasčiau už net kai kuriuos skandinaviskus miestelius „Ventos miestą“.



Rūke, niekam nematant...

Taigi, kaip ir buvome nutarę antrąją dieną iš eilės ėmėme vykdyti numatytą programą. Nuo pat ryto pasirausę po visus jachtos “kampus” suradome kuo “užkylinti” tą nelemtą šturvalo veleną, pradėjome remonto darbus, kurių garsai šiek tiek trikdė greta stovinčioje su Didžiosios britanijos vėliava jachtoje besiilsinčios įgulos, kuri susidėjo tik iš dviejų jaunų moterų, ramybę. Na, ką padarysi tokiais “avariniais” atvejais!? Kiti įgulos nariai dar kartą apžiūrėjo kitas galimai silpnąsias Rėjos įrangos vietas.

Tolimesnė programos dalis buvo Venspilio gražusis parkas su “džunglu taka” bei inkarų muziejumi po atviru dangumi, smėlėtas jūros paplūdimys, “keistosios” skulptūros. Saulėtos dienos šviesoje buvo atidžiai apžiūrėta Ventos krantinė su didžiule “kilnojama” karve, gerokai sumoderninta Livonijos ordino pilis ir kitos šio miesto įžymybės.

Beliko “programą” užbaigti maisto rezervo papildymu (nes jau buvo spėję išryškėti kai kurie galimi “provizijos” trūkumai ateityje).



[Leidžiamės i ekskursiją.](#)

Kurortinį statusą turinčiame Venspilio mieste viskas daroma dėl turistų poilsio ir užimtumo kultūriniais renginiais. Lankytinas objektas – muziejus – Livonijos ordino pilis. Tai viena seniausių (1290 m.) Latvijoje viduramžių tvirtovių. Joje įrengtas Venspilio muziejus su ekspozicija „Gyvoji istorija“. Viršuje pilies yra apžvalgos aikštelė, iš kurios galima pasižvalgyti po miestą iš paukščio skrydžio.

Venspilio plažas nuo 1999 m. pasipuošia mėlynąja vėliava, kuri parodo, kad jūros vanduo maudimosi sezono metu atitinka tarptautiniams standartams.

Pajūrio parke-muziejuje yra sukaupta daugiau kaip 100 eksponatų inkarų. Seniausias yra 17 amžiaus. Inkarų tako pradžioje yra pats didžiausias inkaras. Jis 6 metrų aukščio ir sveria 23 tonas.

Miestą puošia daug gėlių skulptūrų. 7 iš 26 tarptautinio menų projekto „Karvių paradas 2002“ pasilikusių skulptūrų, taip pat suteikia miestui žavesio.

Toks netolimas kaimynų Latvių miestukas maloniai nustebino savo grožiu. Tai vertas dėmesio turizmo objektas.



Parko stebuklai



Jie juos matè...



Medinis kamščiatraukis.



Lankininkas, išeitų taip?...



Muziejaus salēse.



Grįstos gatvės veda į uostą.

Užsipildėme pilnus kuro bakus. Mūsų jau laukte laukė Alandų ir švedų šcherai, tarp kurių daug „motoravimo“ nebus galima išvengti. Taigi šiame krante tai daryti finansiškai smagiau...

Sutvarkėme pasienio procedūras. Visa tai nesunkiai atlikome. Susisiekę su mūsų kelionės pagrindiniu patarėju Valdemaru gavome patarimą išplaukti link Mariehamno kuo greičiau, nes iš pietų artėja nelabai smagus ciklonas.

Patarimo mielai paklausėme, nes pagal planą ir buvo numatyta išplaukti vakare, kad šcherus galėtume pasiekti jau prašvitus po pusantros paros plaukimo. Tik deja, kaip pasirodė vėliau, nenumatėme to, kad teks šį etapą įveikti ne įprastiniu skaičiuotinu vidutiniu 5 mazgų greičiu, bet visais 7-iais mazgais...

17.00 įpilta 30 l. dyzelinio kuro. Paliekame Venspilį. Tikslas - Alandai, Mariehamnas.

18.00 7°27'461N 21 ° 29'125E Pamaina perduodama Stasiui, Vytautui A. ir Mindaugui.

18.05 Pakeliame Genują. Nuo kranto padvelkia šioks toks vėjelis.

19.20 Nuleidžiame Genują, nėra vėjo. Motoruojam.

20.00 Dar matosi Ventspilis, motoruojam ir laukiam palankaus vėjuko. 57°37'981N 21 ° 23'648E.

Tolstame nuo kranto motoruodami, oras giedras, nuotaika puiki. Vakarop papūtė brizas nuo kranto ir plaukėme pilnu bakštagu, beveik fordevindu, kol naktį vėjas vėl baigėsi.



Priekyje - Suomija.



Pasitikrinam bures ir į kelią...

III ETAPAS

VENSPILIS - MARIEHAMNAS



Prasidėjo mūsų kelionės ilgiausio atstumo plaukimas. Priekyje – Alandų salos, kurios yra mūsų kelionės dydysis tikslas. Mums visiems tai galutinis etapas, perplaukiant Baltijos jūrą „išilgai“...

1 00 Gesiname variklį, keliame genują. 58°04'N 21°09'419E. Į pamainą stoja vilniečiai.

3 00 Kairiu bortu prasilenkiam su keltu. 58°08'495N 21°07'472E

4 00 Prie vairo stoja panevėžiečiai. 58°14'400N 21°03'657E.

5 00 Aušta. 58°20'274N 21°01'010E.

7 00 Na, ale kaip smagiai plaukiam! 58°32'N 20°53E.

7 50 „Peteliškės sparnus“ sukeičiamo vietomis.

Paryčiui papučia smagesnis vėjelis, kuris vis stiprėjo. Vėjas - visą laiką nepatogus fordevindas. Genują tenka „paramstyti“ spina-kergiku, o grotui gerai pasitarnavo paskutiniai „Rėjos“ naujovė – giko kontrašotai, kurie apsaugo nuo galimo groto permetimo į kitą pusę, plaukiant tokiu kursu. Greitis ėmė siekti 7,5 kartais ir 8 – mazgus. Metas mažinti bures, ypač grotą, nes valdyti jachtą darosi sudėtinga.



III-jo etapo maršrutas.



Atokvėpio valandėlė su muzika.



Bangos besitaikančios užlieti laivugalį.

8 30 Nuleidžiamo Genują, keliame F1. Grotą surifuojame ant trečio rifo.

Po šių atliktų „operacijų“ su burėmis „ėjimas“ tapo ramesnis, nors įsibangavusi jūra (bangos tapo 2-2,5 m.) neleido vairininkams atsipalaiduoti. Visą laiką teko jachtą lyginti ir gražiai „nuleidinėti“ nuo pasivejančių laivų vandens kalnų, kai kurie iš jų užaugdavo ir iki 3-jų metrų. Žinodami tai, kad bangos visada atrodo didesnėmis, negu yra iš tikrųjų, ekspromtu sudaryta „bangų komisija“ kiek įmanydama, kuo objektyviau stengėsi nustatyti jų aukštį. Todėl šiais skaičiais, manome, galima tikėti.

11 00 58°55'827N 20°39'425E. Pamaina ryžtingai budi, nors likučiai jūrligės nori save įamžinti.

14 00 Keičiasi pamaina, stoja Petras ir Vytautas. Visiems pagerėja po džiovinto maisto davinio. 59°13'882N 20°27'383E.

Vėjas kiek pasisuko į pietus. „Atsistojome į „normalų“ bakštą. Plaukti pasidarė maloniau, stakseliui spinakergikas tapo nebereikalingas, nors bangos vis dar ritosi stačiai kylvaterio.



Besivejančios audros proveržis.

14 20 Nuimam spinakergiką, nuo peteliškių pertraukiame F1 į kitą pusę.

17 00 Valgėme kefyra su neluptomis bulvėmis. Žiūrėsime, kas bus.

Išsikalbame, kokios muzikos gerbėjai esame. Paaiškėja, kad Mindaugas turi stiprios muzikos. Jo ilgai prašyti netenka, jau klausome. Tai tikrai bus atsiminimo vertos akimirkos...

Gauname šiek tiek lietaus. Tikėjomės daugiau. Vėjas kiek aprimsta, bet burių nekeičiame.

Dešiniame borte už kokia pusės mylios pamatėme kažkokį bangose vis panirstantį ir iškylantį stambų daiktą. Įsižiūrėję pro žiūronus įsitikiname, kad tai plūduriuoja jūrinis konteineris. Aišku, visi tyliai džiaugėmės, kad jis plūduriavo tolėliau, o ne mūsų kurse. Jį pasivyti, atidaryti ir pasižiūrėti kas jo viduje, taip pat nesusigundėme. Gal ir be reikalo.

21 00 Stokholmo radijas praneša apie audrą. Išsitraukiame štormines bures.

Užnugaryje, mūsų akyse, susiformavo tipinis audros debesys. Visur aplink apsiniaukę, bet mes pusę kelio, tarytum keliaujame kartu su giedro dangaus lopu. Tačiau, žinome, kad tai gali būti apgaulinga. Pagal Ventspilyje gautą prognozę, vėjas prie Švedijos krantų vakare turėjo sustiprėti. Be to grasino pavyti ir tas grėsmingas audros debesys. Dėl visa ko, pasiruošėme štormines bures. Bet vis tik audra nuslinko šiaurės link. Štorminių burių neprireikė.

Pastebėjome pirmąjį šcherų prieigų švyturį. Pirmasis šio etapo generalinio kurso taškas jau ranka pasiekiamas. Pasirodė pora laivų, kurių vienas plaukė Alandų pusėn, kitas priešinga kryptimi. Visiems linksmiau. Ėmė veikti mobilusis telefonų ryšys. Nusiuntėme „aportinę“ SMS-ą Rėjos savininkui. Netrukus sulaukėme atgalinės sveikinančios žinutės. 21 30 Įjungtas motoras.

Sėkmingai pasiekėme įėjimo į Mariehamną vieną iš jūrlapyje pažymėtų farvaterio tiesės taškų. Įjungėme variklį, „stojome“ į kursą farvaterio kryptimi. Pro šalį ta pačia kryptimi plaukė ir didžiuliai keltai. Reiškė - „viskas teisingai“. Vėjas pūtė palankiai apie 8 m/s, tad buvusį surifuotą ant trečio rifo grotą buvo nutarta palikti. Visas įėjimas atrodė aiškus - beliko stebėti vedlines, farvaterį ir kliūtis žyminčius ženklus bei praplaukiančius šalimais keltus. Ilgiausiojo

kelionės etapo tikslas jau čia pat. Sutemo.

Kuo labiau artėjome link švyturių, bojų, vedlinių ir krantų šviesų margumyno, tuo teoriškai labai aiškus įėjimas darėsi vis „neaiškesnis“. Tamsoje viskas atrodo kitaip. Tolimesnė šviesa gali atrodyti arčiau negu ta kuri šviečia netoli, atstumai sunkiai nusakomi. Net mažas vedlinių šviesų nesutapimas sukelia neramų jausmą. O įsivaizduojamas farvateris pagal jūrlapį, tikrovėje pasirodė kitoks. Tai kėlė papildomų abejonių ir tai, kad teko įeidinėti į šcherų „labirintus“ naktį, o ne ryte, kaip planavome – pasitikėjimą savo įgūdžiais gerokai sumažino. Pastebėjome, kad ir paliktas grotas šiuo atveju buvo tik penkta koja, bet sukinėtis prieš vėją farvateryje, kad jį nuleisti, jau buvo vėlu. Beliko visą dėmesį sutelkti į aplinkui išsimėčiusius žiburius ir GPS-o parodymus, kuriuos reikėjo greitai sulyginti su jūrlapio koordinatėmis. Taip priplaukus porą eilinių šviesulių atsirado abejonė, kaip juos derėtų apiplaukti. Vytas Š. „nubėgo“ į šturmaninę sutikrinti koordinačių, bet tuo metu vairavęs jachtą Petras, kuris „civilinėje veikloje“ pasižymintis greitais ir ryžtingais sprendimais, nutarė pasielgti visai logiškai – šviesulį apiplaukti pro tą pusę, pro kurią jį apiplaukė mus aplenkęs didelis laivas. Tik kažkodėl priekyje pasigirdo bangų mūša!? O dar arčiau blankiai pasimatė ir dužtančių į krantą bangų purslai. Tai įvyko taip greitai, kad po šių pastebėjimų, nespėjus niekam nei burnos atverti, pasijuto smūgis į falškilį, kuris tarsi dar kiek pasišokinėdamas akmenuotu dugnu sustabdė jachtą. O ne! Laivas vis gi praplaukė kita švyturio puse! Štai toks tas apgaulingas šviesų žaismas naktyje...

Kai kurie įgulos nariai užplaukimo ant seklumų patirties šiek tiek jau turėjo dalyvaudami ankstesniuose žygiuose, tad pirmoji komanda greit sukomandavo: „Visi į priekį!“, „Nuleist grotą!“, „Visu greičiu atgal!“. Visa tai buvo labai greitai įvykdyta ir su palenvėjimu pajutome, kad laivas pamažu sukasi ir ima judėti. Jachta atsitojo prieš vėją, kuris iki tol vis pūtė į „nugarą“ pagal farvaterį. Variklio eiga vėl perjungta į priekį ir laivas lėtai bet „užtikrintai“ pradėjo plaukti priekiu į ten iš kur „atėjome“. Pakankamai toli atsitraukę nuo švyturiuko, kuris žymėjo šią seklumą ir salos prieigas, apsisukome ir pabandėme dar kartą. Šį kart sėkmingai.

Iki jachtų uostelio reikėjo įveikti dar pusė tiek kelio šcherų farvaterio. Po tokio, tam tikro šoko, pasitikėjimo jau nelabai kam daug beliko, tad greitį sumažinome tiek, kad jachta būtų tik valdoma. Priekyje atsirado ir budintis su prožektoriumi. Taip pamažu „dešimt kart“ pasitikrindami kelią įrėmės link tikslo. Ir čia mums tarsi likimas, davęs pamokėlę, davė ir pagalbą - ne labai greitą laivą, kuris plaukė taip pat į Mariehamną tuo pačiu farvateriu. Laivybos greitis toje farvaterio vietoje yra apribotas tiek, kad su „Rėja“, kuri varikliu ir pavėjui tose sąlygose gali pasiekti 5,5 -6 mazgo. Tai leido, nepametant to laivo, jam iš paskos laimingai pasiekti miegančią mariną.

Tik čia dar laukė dar vienas mažas išbandymas – švartuotis naktį, blankokai apšviestoje marinoje, pučiant ne pačiam silpniausiam, vėjui. Pasišviesdami jachtoje įtaisytu gan galingu prožektoriumi, bei „nešiojamu“ žibintu, po keleto „žvalgybinių“ pasisukiojimų tarp uostelio prieplaukėlių, buvo pasirinktas patikimiausias švartavimosi būdas. Švartovo kabliu, plūduriuojant pavėjui, buvo „pagautas“ kraštinis švartavimosi plūduras, ir vėjui nešant laivo priekį link tiltelio, pamažu atleidžiant švartovą, sklandžiai priartėta prie tiltelio. Beliko tik tvarkingai prisirišti.

2 00 Prisišvartuojam Mariehamne.

Va tik dabar dar kartą ramiai apžiūrėję jachtą ir įsitikinę, kad tikrai neskestame, visi gyliai atsidusome. Ta proga, nieko nelaukiant, buvo pradarytas vyno maišelis kartono dėžutėje. Žinoma, netrūko pasidalinimų šviežiais išpūdžiais ir patirtais jausmais. Nutarėme, kad kai viskas susigulės, aptarsime ir darysime išvadas iš patirtų pamokėlių. O kai vynas nuėmė visus stresus, pirmąjį „didįjį“ tikslą pasiekusią įgulą nuovargis nuvarė miegoti.

Žinojome, kad ryte mūsų laukia puiki Mariehamno marinos pirtis, netoliese stovintis didžiulis burlaivis Pommiern, puiki Alandų gamta. Čia galėsime ir pailsėti.



Rytas Mariehamno uoste.

Rytas išaušo gražus – saulėtas. Dar neišlipus iš jachtos iškart į akis krito ant uostelio flagštokų garbingoje vietoje iškelta lietuviška trispalvė. Smagu! Ilgai nelaukę, visi sugužėjome į tą išsvajotąją sauną, kuri jau buvo prieš 4 metus žygio į Botniją dalyvių išgarsinta. Du iš jų čia jau buvo antrą kartą. Pasinėrėme į visus suomiškos-švediškos saunos teikiamus malonumus.

Susitvarkę uostelio procedūrinius formalumus visi draugiškai patraukėme apžiūrėti Alandų sostinės, kurioje gyvena 11 t. gyventojų. Viso Alanduose 65 –iose salose gyvena apie 26 t. gyventojų. Per pusdienį ir nelabai skubėdami apėjome visą Mariehamną skersai–išilgai, kuris nelabai kuo išsiskiria iš tipinio skandinaviško miestelio. Gyvenimas čia bėga ramiai, žmonės niekur neskuba ir atrodo viskuo patenkinti.

Grįžę į mariną pamatėme ką tik atplaukusią dvistiebę jachtą su Čekijos vėliava. Jos šeši įgulos nariai iš laivo traukė ir džiovė viską, kas tik joje buvo. Apkarstyti visi lėjeriai ir abu gikai, ir kitos jau išsausėję jachtos vietos. Čekai tikrai buvo patekę į „nepalankias oro sąlygas“.



Susipažystame su senamiesčiu.



Nuodėmingas žvignis.



Išrišimo belaukiant...



Suvenyrų turgelis.



Akmeniniai laivai.



Mariehamno centrinė gatvė.

Kiek pamenama, Alandų gyventojai visuomet kalbėjo švediškai, o jų kultūra buvo labai panaši į Švedijos. Istoriskai Alandai priklausė Švedijos karalystei iki pat 1808-1809 metų karo, kai Švedija buvo priversta perleisti Suomiją ir Alandus Rusijai. Taip Alandų salos tapo Suomijos Didžiosios kunigaikštystės dalimi. Kai Rusijos imperija ėmė griūti, 1917 metų rugpjūtį visų Alandų savivaldybių atstovai susirinko į slaptą susirinkimą Alandų liaudies aukštojoje mokykloje. Ten buvo nuspręsta reikalauti susijungimo su savo senąja tėvyne Švedija. Šį pageidavimą, paremtą didžiosios daugumos suaugusių vietinių gyventojų pasirašyta peticija, Alandų atstovai įteikė Švedijos karaliui ir vyriausybei.

1917 metų gruodį Suomija paskelbė savo nepriklausomybę remdamasi tuo pačiu tautos apsisprendimo teisės principu, kurį alandiečiai buvo pasitelkę siekdami susijungti su Švedija. Tačiau Suomija nebuvo pasirengusi patenkinti šio Alandų gyventojų reikalavimo ir vietoj to norėjo jiems suteikti tam tikrą vidinės savivaldos formą. 1920 metais Suomijos parlamentas priėmė savivaldą reglamentuojantį įstatymą, tačiau alandiečiai jį atmetė.

Atsižvelgiant į tarptautinį Alandų klausimo pobūdį, jis buvo perduotas spręsti naujai susikūrusiai Tautų Sąjungai. Jos taryba 1921 metų birželį priėmė kompromisinį sprendimą, pagal kurį nė viena iš konfliktuojančių šalių - Suomija, Švedija ir Alandai – neliko pralaimėjusi. Nuo 1954 metų Alandų salos turi savo vėliavą

Suomija gavo suverenitetą Alandų salų atžvilgiu, tačiau buvo įpareigota užtikrinti Alandų salų gyventojams galimybę išlaikyti savo švedų kalbą, kultūrą ir vietinius papročius bei įgyvendinti 1920 metais Alandams pasiūlytą savivaldos sistemą. Sprendimas buvo papildytas sutartimi tarp Suomijos ir Švedijos, numatančia, kaip bus vykdomos suteiktos garantijos. Tautų Sąjunga taip pat nusprendė, kad turi būti sudaryta sutartis dėl Alandų salų demilitarizavimo ir neutralizavimo, siekiant, kad ateityje Alandai niekada nekeltų karinės grėsmės Švedijai. Po to, kai 1920 metų savivaldos įstatymas buvo papildytas nuostatomis dėl žemės įsigijimo ir teisės balsuoti, 1922 metais buvo suorganizuoti pirmieji rinkimai į parlamentą. Landstingas, kaip tuomet buvo vadinamas dabartinis Lagtingas.

Į pirmąjį savo posėdį susirinko birželio 9 dieną, kuri šiandien švenčiama kaip Alandų savivaldos diena. Nuo to laiko savivaldos įstatymas iš esmės buvo peržiūrėtas du kartus - 1951 ir 1993 metais.

Pagal savivaldos įstatymą Alandai yra išimtinai švediškai kalbantis regionas. Tai reiškia, kad švedų kalba yra oficiali regiono, savivaldybių ir valstybės administracijos kalba. Raštai ir kiti dokumentai, valstybinių žinybų siunčiami į Alandus, privalo būti parašyti švediškai.

Lagtingas - Alandų salų parlamentas. Savivalda suteikia Alandų salų gyventojams teisę leisti įstatymus, susijusius su regiono vidaus reikalais, bei naudoti savo biudžetines galias. Alandų įstatymų leidybos organas, vietinis parlamentas, vadinamas Lagtingu. Parlamentas skiria Alandų vyriausybę (landskapsregeringen).

Alandų parlamentas turi įstatymų leidybos teisę. Svarbiausios jų yra šios: švietimas, kultūra ir senovės paminklų apsauga; sveikatos ir aplinkos apsauga; ekonomikos sektoriaus rėmimas; vidaus transportas; vietos valdžia; policija; paštas, radijas ir televizija.

Šiose srityse Alandų salos funkcionuoja beveik kaip nepriklausoma valstybė su savais įstatymais ir administracija. Tose srityse, kur Lagtingas neturi įstatymų leidybos teisės, galioja Suomijos įstatymai ta pačia tvarka, kaip ir visoje šalyje.

Lagtingas, kurį sudaro 30 narių, renkamas kas ketveri metai slaptu balsavimu. Balsuoti gali visi 18 metų sulaukę asmenys. Alandų salų piliečio teisės turėjimas yra būtina sąlyga norint balsuoti ar būti išrinktam.

Politikai, mokslininkai ir žurnalistai iš viso pasaulio dažnai studijuoja Alandų salų modelį kaip sėkmingo mažumų problemos sprendimo pavyzdį. Valdžios pasidalijimas tarp Alandų ir Suomijos bei abiejų šalių pritarimo reikalavimas norint jį pakeisti, Alandų salų piliečio teisė, kelia ypatingą susidomėjimą. Alandų salų atvejis taip pat unikalus tuo, kad savivalda egzistuoja jau ilgą laiką, bei tai, kad Alandai yra tiek savavaldis, tiek ir demilitarizuotas regionas.



Pailsėkim.



Seni, bet plaukiantys.

Buvome suplanavę susitikti su Mariehamne gyvenančia ir dirbančia lietuvaitė Justina iš Panevėžio. Taigi vakarop įgula suskilo į dvi dalis. Mindaugas su Petru išėjo surasti tinkamo gamtos prieglobsčio iškepti dar Lietuvoje pirktus karbonado kepsnius. Likę trys sudarė kapitono Stasio vadovaujamą delegaciją, kuri nukeliavo „atstovauti“ į Alandų Taikos institutą – tarptautinę organizaciją, kurioje ir dirbo minėta lietuvaitė.

Pasirodė, kad pats institutas įsikūręs čia pat prie „mūsų“ uostelio dviejų aukštų mediniame name, kuriame pirmo aukšto kambaryje glaudėsi ir pasienio tarnyba.

Ji, kaip vietinė gyventoja, geriau negu bet kas šiose salose mums galėjo papasakoti ir šio krašto istoriją, apibūdinti politinį Alandų statusą, čia gyvenančių žmonių pomėgius ir tradicijas.

Taikos institutas buvo įkurtas 1992 metais. Šiuo metu instituto veikloje didžiausias dėmesys yra skiriamas saugumo politikos, demokratijos, lyčių lygybės bei konfliktų valdymo klausimams.

Pagrindinės instituto veiklos kryptys - tarptautinių projektų koordinavimas, moksliniai tyrimai, seminarų bei konferencijų rengimas bei viešosios nuomonės formavimas.

Nuo 1998 metų projektais Lietuvoje Taikos institutas remia Moterų ir vaikų centro „Nendré“ veiklą. Šiuo metu institutas didžiausią dėmesį skiria „Nendrės“ modelio bei patirties sklaidai Lietuvoje ir kaimyninėse šalyse (visų pirma Baltarusijoje ir Kaliningrado regione). Pagrindinis šios veiklos tikslas - perduoti žinias, sukauptas „Nendrėje“ socialinės atskirties, prekybos moterimis, nusikalstamumo ir narkomanijos prevencijos srityse.

2005 metais Taikos institutas užmezgė bendradarbiavimą su kita organizacija Lietuvoje - dingusių žmonių šeimų paramos centru Vilniuje. Nuo 2003 metų rudens centras koordinuoja projektą „Merginų galios stiprinimas Lietuvoje“. Juo siekiama vykdyti prekybos žmonėmis prevenciją ir prisidėti prie nukentėjusių nuo prekybos žmonėmis reintegracijos į visuomenę.

Mokslinių tyrimų srityje didžiausias dėmesys skiriamas demokratijos, saugumo politikos, konfliktų valdymo, autonomijų ir mažumų klausimams. Jie pasirinkti atsižvelgiant į specialųjį Alandų salų statusą.

Taikos instituto informacijos sklaida vyksta spaudos konferencijų, bei tiesioginio kontakto su klientu metu. Naudingos informacijos galima rasti interneto svetainėje www.peace.aland.fi.

Kasmet Taikos institutas organizuoja bei dalyvauja tarptautiniuose seminaruose ir konferencijose, skaito paskaitas instituto veiklai aktualiomis temomis. Šiuo metu didžiausias tarptautinis dėmesys yra skiriamas autonomijoms Kaukazo bei Balkanų regionuose, taip pat Tanzanijos ir Zanzibaro santykiams.

Nuo 2005 m. Taikos institutas pradėjo įgyvendinti projektą „Taikos pamokos pagrindinėse mokyklose“. Projekto tikslas - integruoti tokias temas, kaip taika, konfliktų valdymas, tolerancija, žmogaus teisės į mokyklų studijų planus.

2004 metų liepos mėnesį Alandų salų Taikos institutui buvo suteiktas patariamasis statusas Jungtinių Tautų ekonominėje ir socialinėje taryboje.



O tuo metu krantinėje čirška kepsniai...



Paskaitomis sotus nebusi...

Pasisėmę įdomių žinių, papasakoję tautietei kas vyksta Lietuvoje, padovanoję jai kepalą lietuviškos naminės duonos, sutarėm rytojaus dieną susitikti ir pakvietėm ją apsilankyti pas mus jachtoje. Krantinėje darbavosi Mindaugas su Petru - kvepėjo kepsniais. Vakarienė išėjo tikrai puiki. Negalėjome atsistebėti vis naujai atsiskleidžiančiais kokiškais gabumais.

Antąją dieną aplankome Pommerną, jūreivystės muziejų. Susitariame su pasieniečiais telefonu, kad norėsime 5 val. ryto išplaukti. Užsipilame kuro, darome generalinį laivo valymą. Vakare vieni pučia guminę valtį, kiti dviračiams ratus. Vieni plaukia žvejoti ir eilinį kartą nieko nepagauna, kiti apžiūri naktinį Mariehamną ir apylinkes važinėdamiesi dviratukais. Mindaugas, apsiginklavęs fotoaparatu, patraukė pėsčiųjų žygin į gamtą. Gražu ir turininga!



Įspūdingo dydžio burinis laivas - Pommern.



Burių ir jų valdymo gausa.



Ir kaip gi čia nepavairavus...



Laivo triumuose įrengta iškiliausių akimirkų ekspozicija.



Prieš aplankant Mariehamno jūreivystės muziejų.



Dar kartą visi svečiuose pas Justiną.



Švaros laive metas.



Pommernas nuo aukščiausios kalvos.



Dviračiais po naktinį Mariehamną.

Ålandų salos, Mariehamnno miestas, jo apylinkės ir uostas palieka neišdildomus įspūdžius. Ilgam išsivežam šviesius prisiminimus. Lieka tik tikėti, kad kada nors čia dar sugrįšime...



IV ETAPAS

MARIEHAMNAS - STOKHOLMAS



Ryto aušra sukelia įgulą ir mūsų kelionė į Stokholmą tęsiasi. Priekyje – Švedijos šcherai ir nusimato ilgas plaukimas motoruojant.

5 45 Atvyko Mariehamno pasieniečiai (vėlavo 45 min.). Leido išvykti. Paaikšino, kad Stokholme pasienio kontrolės nereikia, nes plaukiame toliau į Gotlandą, iš ten išplaukiant turime kontaktuoti su pasieniečiais.

6 00 Užvedame variklį, atsišvartuojame. Išsėdinėjame iš Mariehamno. Rūkas, susikaupę stebime aplinką. Plaukiame ypač atsargiai, kiekvieną ženklą sulygindami su jūrlapiu, bei kartas nuo karto perkeldami GPS koordinates į jį.

8 00 59°59'N 19°47'E. Kapitonas Stasys atidavė šturvalą Vytautui Š. Jau Mindaugas šaukia grikių košytės su spirgiais valgyti.

9 10 Alandų vėliavą pakeičiame į Švedijos.



Mus lenkia labai dideli ir daug kruizinių laivų.

11 00 Vairuoja Mindaugas. 59°47'739N 19°26'675E. Matome Remnargrundo švyturį, pro kurį ir eisime.

14 00 Keičiasi pamaina. Petrą užkniso musytės, jam užėjo noras patikrinti versiją, apie 6 švedes. Fantazijoms atrišamos burnos... Kai tik papučia kiek palankus vėjelis, keliame bures. Gėrimės šcherais ir pavydime švedams buriavimo sąlygų ir gamtos. Velkame paskui save guminę valtį ir bet kada galime būti mobilūs kranto atžvilgiu. Numetam greitį – duodam pailsėti varikliui. Stasys bando žvejoti, groja Led Zeppelin.... Matome, kad iki Stokholmo su šviesa nespėsime nuplaukti, jūrlapyje surandame dvi negyvenamas salas. Pataikome būtent ten kur reikia.

19 45 Prie salos išmetame inkarą. Išjungtas variklis. 59°26'544N 18°21'713E. Gylis 4,3 m.

Mus kiek aplenkia švedų piknikautojai apsirengę piratais. Mes priversti su gummine valtimi plaukti į greta esančią taip pat pakankamai gražią akmeninę sąlytę. Joje vyksta mūsų renginys - „Whiskey on the Rock“. Pavakarieniavę grįžtame į jachtą, stebimės piknykautojų tylumu.



Pagaliau matosi uolėtasis Švedijos krantas.



Negyvenamoje saloje, matyt, gyvena tik karmoranai.



Kuo arčiau sostinės, visos salelės tampa apgyvendintomis.



Nors kiek panašesnis išsilaipinimui krantas - privatus.



Prieš pat nosį švedų piratai išsilaipina mūsų išsirinktoje saloje...



Ir ant tokios vejės buna gera. „Whiskey on the Rock“



Rytas pranašauja gražią dieną.



Inkarą iš dugno ir į kelią.

Rugpjūčio 20 d. Aušta rytas, lengvas rūkelis, smagios maudynės. Visa tai lydi visiškas štilis. Vakarykščiai salos užkariautojai piratai, kaip staiga pasirodė, taip pat staigiai ir dingo. Švedų jaunimas gamtoje linksminasi visai kitaip, nei tai daro lietuvaičiai.

8 20 Užvestas variklis, ištraukiam inkarą ir pajudame. Plaukiame pro šcherus, toliau į Stokholmą.

Praplaukiame pro didingą gynybinę pilį, dešinėje nemažas miesčiukas. Gražu neišpasakytai.

11 30 Esame Stokholme! Vyksta pažintinis kruizas jachta, visi geros nuotaikos. 59°19'271N 18° 05'268E.

Apiplaukiame patį Stokholmo centrą, apžiūrime iš vandens visas grožybes. Kas gali būti gražiau?!

Petrą su gumine valtimi pasiunčiame į žvalgybą, kur geriau švartuotis. Randame. Tvarkingai prisišvartuojam praktiškai miesto cente prie įžymiausių muziejų.



Stokholmo gynybiniai įtvirtinimai.



Švediški miesteliai.



Stokholmas.



Papraciai pasiruošę...



Švediškam spalvom pasidabinęs Mindaugas senamiesčio fone.



Vytauto pietūs Stokholme.



Kapitonas pasiruošęs sutikt pasieniečius.

12 25 Prisišvartuojame Stokholme 59°19'580N 18°05'580E.
Petras su guminuke parodė kelią. Variklis užgesintas. Nuo Marie-
hamno variklis dirbo 18 valandų.

Išsiverdame žirnių su spirgučias ir lietuvišku alumi, prisiduodame Harbor masteriui, po kurio laiko pakelia lietuvišką vėliavą. Džiugu matyti savo šalies vėliavą plazdančią taip toli nuo Lietuvos ir dar žinoti, kas to yra kaltininkas...

Apžiūrime senų valčių ir jachtelių parodą-muziejų. Išiname i Stokholmą. Vaikstome, žiūrinėjame. Užsukame į „kaubojų“ barą, vėl ekskursuojame po sostinę. Ima lyti. Lietų praleidžiame Ispanų restoraniuke. Galop keliai skiriasi – Petras su Mindaugu – namo, mes į krantinę atsigaivinti alumi, pasigrožėti didmiesčiu vakaro šviesoje. Grįžtant sutinkame lietuvių.

Kitą dieną aplankome 17 a. nuskendusio laivo Vasa muziejų. Praleidžiame 4-ias valandas jame. Galima būtų ir ilgiau žiūrinėti eksponatus, jų čia tikrai daug ir gerų pateikta. Švedai tai daro su išmone ir skoniu.

Laive pietaujam ir išsiskirstome skirtingais keliais. Vytautas Š. su Mindaugu - kariai į kalną kitam įlankos krante. Vytautas A. klaidžioja su Petru, gyčiau susipažindami su sostine. Stasys važiuoja dviračiu. Visi perkasi suvenyrus. Gausu girdėti rusiškai kalbančiųjų.



Visi pasipuošę išsiruošę apžiūrėti miestą.

V ETAPAS

STOKHOLMAS - VISBIS



Ateina laikas ir tenka atsisveikinti su didinga Švedijos sostine. Daug pamatyta, daug sužinota, daug įdomių akimirkų praleista naviguojant į šcheruose pasislėpusį tikslą. Ne mažiau sudėtingas yra kelias iš Stokholmo į Gotlandą, kol pasiseks ištrūkti į atvirą jūrą.

7 45 Užvestas variklis, paliekame Stokholmą.

7 50 Išplaukiame pro uosto vartus. Pasirenkame kitą farvaterį. Kai kurios vietos ypatingai siauros, uolėtos. Praplaukiame kanaliuką, kurio plotis ne daugiau 10 m. Gylis 3 m. Atrodo, tarsi plaukiame pro švedo kiemą.

10 00 Laimingai įveikiame vandens kelio „raizgalyną“ ir išeinam į šiek tiek platesnius vandenis. Labai smagiai lyja „grybų“ lietus. Pasisukam į šiaurės rytus ir tuo kursu teks plaukti ilgiau. Pučia gana palankus rytų vėjas, tad keliame burias.



Gyvenimas ant uolos ir vandens.



Veidrodiniai atspindžiai.



Prasilenkta sėkmingai...



Buriuoja vikingų ainiai.

11 50 Pakeliame gro tą.

13 00 Pakėlus genują, gesinam variklį. Einam su gro tu ir genuja.

Artėjame prie taško, kuriame reiks keisti kursą tiesiai prieš vėją. Vedam variklį. Vėl nesikuria. Šį kartą priežastį randame greit, nes jau žinojome kur reikia jos ieškoti.

13 55 Motoras užvestas. Vėl buvo atsipalaidavęs masės laidas prie masės išjungėjo. Ai-ai-ai kiek strioko būna, kai variklis nesikuria.

15 10 Prisišvartavome Sandhamne, kad sutvarkytume guminę valtį. Variklis išjungtas.

Sandhamnas – paskutinis uostelis prieš atvirus vandenį. Šis farvateris per šcherus buvo gerokai trumpesnis. Išgėrėme po paskutinį tradicinį bokalą alaus paliekamų šcherų garbei.

Dalis narių apžiūri miestuką. Gražus kurortėlis. Maži namukai. Iš kuro kolonėlių uoste skaičiaus galime spręsti, kad čia sezono metu būna pilna laivų ir katerių. Bet dabar tuščia, jau atostogų sezonas Švedijoje baigėsi.

17 00 Pasikeliame bures – gro tą ir genują. Artėjame prie Revetvengrungeo švyturio. 15.00 59°14'263N 18°59'638E. Verdamos pupelės . Skanu, bet suvartojame paskutinį alų! Suvalgėm ir „Guberniją“.



„Rėja“ Sandhamno uoste.



Kurortinio miestelio akcentai.



Neįtikėtinai mažas paminklėlis.



Pakrančių apsaugos kateriai.

19 00 Stasys ir Petras bando žvejoti. Niekas nekimba!

23 00 Nu. Tamsu kaip ...pragare, juodi debesys aplinkui.

24 00 Šį plaukimą drąsiai galima vadinti ne būriavimu, o motoriavimu.... 58°48'N 18°49'E.

Rugpjūčio 23 d.

0 45 Paliekame jūrlapyje pažymėtą nesprogusių sprogmenų lauką. Vėjo nėra, tamsūs debesys gaubia dangų.

2 00 Panevėžiečių vachta. Vilniečiai trys, o mūsų tik du. Engėjai iš sostinės, jei ką... Ta proga koordinatės 58°39'227N 18° 45'017E.

4 00 Beeinant vachtą įgula kalbasi apie vaikus.

5 00 58°23'282N 18°37'331E. Aušta rytas. Praplaukė pro šalį pora didelių laivų. „Kaip iš kibiro“ pradėjo lyti.

6 00 Po ilgų įkalbinėjimų, grasinimų ir diplomatinių subtilybių pagaliau pavyko išplėsti šturvalą iš p. Stasio rankų. Į lietų eina Vyts ir Petrs.

7.00 Tebesitęsia žiauriausias štilius. Senutės Baltijos ramybės nepavyksta sudrumsti netgi kyštelėjus jai prei veido neįdegusį užpakalį... Teks ir toliau deginti dyzeliną. 58°14'436N 18°32'946E.



O būna ir taip...



Tolumoje matyti Gotlando sala.



Artėjame prie Visbio.

7 30 Genują iškėlėm, gaudom lengvus vėjelius.

8 00 Užgesinom variklį. Prie vairo stoja Petras.

9 00 Kokpite liejasi ekspromptinės eilės kuriamos Vytauto A. ir Petro P.

10 00 Labai linksmai visi kokpite aptarinėja būsimą LR prezidentą V.A. ir jo sveikatos ministrą M.M. Kiti irgi nori įsiteikti būsimai jo Ekscelencijai ir gaut savo portfelius. Vien...žo, linksma, kad jau matosi Gotlandas. 57°50'731N 18°25'693E.

11 00 Užvestas variklis, nuleista genuja, vairuoja Mindaugas.

12 00 Vytautas išlaužė portretines nuotraukas.

12 30 Visbio prieigos 57°43'399N 18°18'529E.

14 00 Vizbis matosi „plika“ akimi. Gražu! Keičiasi pamainos. Petras – kaip Petras I – asis – piktas.

14 45 Prisišvartavome Visbyje, variklis išjungtas, nuo Stokholmo variklis dirbo 23.30 val. Viso nueitas kelias 552 jm. 57°38'299N 18°17'218E.

Tik praplaukus Visbio uosto vartus krito į akis, kad čia kažkas ne taip. O gi tuščia. Net savotiškai nejauku buvo matyti tokia ramybę, kai visą vasarą stipriai šurmuliuojantis uostas, kur jachtai prisišvartuoti reikėdavo gerokai paieškoti vietos, dabar stovi pustuštis, stok kur tik nori. Kaip mums paaiškino tautietė Mariehamne, Skandinavijos šalyse rugpjūčio 15 d. mokiniams prasideda mokslo metai. Tada ir baigiasi poilsinis sezonas. O dabar jau rugpjūčio 23d.

Taip pat buvo neįprasta matyti ir netvarkingus, aplūžusius dušus, kurie anksčiau „rydavo“ po 5-kias kronas už karšto vandens „dozę“. Dabar visi automatai buvo išlaužyti, o karšto vandens galima buvo pasiimti kiek tik širdis geidė. „Harbormasterį“ darbo vietoje taip pat buvo gana nelengva surasti, o kontoros durys dažniausiai būdavo užrakintos. 4 iš penkių įgulos narių buvo čia prieš metus laiko. O kai kas ir dar anksčiau. Tik Mindaugas Gotlande buvo pirmą kartą. Iš jo akių matėsi, kad Visbis jam palieka didelį įspūdį. Tačiau ir šį kartą, ir visiems pavyko rasti Gotlande kažką naujo. Nedelsdami patraukiame paklaidžioti po miestą.

Vakare griliuojame dešreles krantinėje, kurias praminėm „kapitono žuvim“, kurių matyt jis jau ir nebepagaus... Dar kiek pasivaikštome senamiesčio gatvelėmis sutemus.



Tolūmoje – veikianti bažnyčia.



Visbis nuo apžvalgos aikštelės.



Mažulyčių nameliukų gatvelė



Stebinantys gatvelių nuolydžiai.



„Rėja“ Visbio uoste.



Maksimalus kantrybės demonstravimas, belaukiant vakarienės.

Rugpjūčio 24 d. Papusryčiaujame, susirandame uostelio šeimninę, prisipildome kuro. 11.15 Atsišvartuojame, kad užsipiltume dyzelinio kuro kolonėlėje. Užpilame 40 l., bei pripilam pilnus vandens bakus ir grįžtame į tą pačią vietą.

Anksti ryte Petras su Mindaugu lekia į botanikos parką. Petras - augalų mėgėjas, prisirenka sėklų savo namų botanikos kampeliui. Išsinuomojame automobilį „Volvo“. Darysime autoekskursą po salą.

Šiandien sekasi su oru, kuris visos kelionės metu buvo labai permainingas. Čia saulė, čia lietus, bet visur, kur tik buvome apsistoję buvo giedra. Nors atplaukdami į salą taip pat gavome lietaus, abi dienas Gotlande oras puikus, nors jau dvelkė rudenėliu.

Važiuojam pradžioj ant skardžių Vizbio pietuose. Šį kart apžiūrime atidžiau. Pamatome daugiau grožybių negu prieš metus. Po to važiuojam į Ferio salą pažiūrėti gamtos paminklų ir atšiauriosios gamtos. Šiauriausioje vietoje prie gamtinių „maumų“ įsitaisome puikioje vietoelėje. „Sugriliuojame“ paskutines dešreles. Pabaigiame viskio likučius. Taigi nuo 12 00-20 30 Gotlando apžiūra automobiliu.

Vakarop jau grįžtam į laivą. Paskutinė rami vakarienė.



Retų augalų gausa ir stebina, ir žavi.



Laivo remonto darbai. Stipriai apsitvarkome prieš atsakingą etapą.



Nuoširdi padėka tankisto daktarui.



Angelas, akmeniniais sparnais...



Žvejų kaimelis.



Kartojame foto šioje vietoje. Kas žino, kiek kartų tai dar darysime kartu..?



Vakarienė šiauriausiam ir gražiausiam Gotlando salos taške.

VI ETAPAS

VISBIS - KLAIPĖDA



Pakylame į paskutinį etapą mūsų žygyje. Sukame vairą tiesiai namo į Klaipėdą. Svetinga Švedijos žemė atsisveikina ramiu vakaru ir nuo to nuotaika

tik dar labiau pasitaiso.

21 45 Užvestas variklis.

21 50 Pajudėjom iš Vizbio uosto Klaipėdos link

23 00 Vairuoja Vytautas Š., įgula valgo pelėsiais apaugusį sūrį.

24 00 Dešiniu bortu, 1,5 m atstumu prasilenkiame su laivu. Įgula sprendžia musulmonų ir viso pasaulio problemas.

24 20 Pakeliamas grotas. Tai šiek tiek prideda greičio.

Rugpjūčio 24 d.

2 10 Kursą pakeičiame į tašką GOTOR3.

3 00 57°16'516N 18°01'328E. Labai giedra, gausiai krenta meteoritai. Gražu – anoj pusėj upės....jau baigiasi rugpjūtis.

7 55 Keičiame kursą į Klaip1 55°43'7001N 21°040'E.



Su vakaro žara, kad ir kaip būtų gaila, paliekame Visbį.

9 50 Išverdami paskutiniai kiaušiniai (visiems po vieną). Bevalgant po paskutinį kiaušinį, staiga kažkas pareiškia, kad laive savitarna, stebime įvykius toliau.

12 00 Savitarna baigėsi. Gavome razinų. Mindaugas išleido iš butelio „Džiną“ ir pūstelėjo vėjas... Prabudo piktas ir nevalgęs Petras ir rėkavo, kol Džinas jo neužčiaupė... pradeda vykt būriavimas.

13 30 Pakelta genuja, motoro nusprendžiam nejungti.

13 50 Revizinė komisija skelbia vis žiauresnius faktus: alaus nebėr nuo Visbio, džinas išsprūdo ir nepalikęs liekamųjų reiškinių, nukrito kažkur į tyrus, liko vienintelis susirietęs sobieskiukas. Laivo chemikai studijuoja senovės argonautų samanės virimo receptus... Bėda ta, kad provizija nesukalambūruota – užuot perteklius C_2H_5OH , lieka maisto. Nu, siaubas visiškas... To pasėkoje koordinatės. 56°35'162N 18°51'820E. Ai, eina vachton Petrilijus.

15 00 jau įpusėjom šnapstoniką... Labai jį gerbiame, nes paskutinis. Norime išjausti visus jo subtilaus skonio niuansus. Beje, prieš tai buvome pamaitinti labai fainu patiekalu, kurio recepto nežadu išduot.

15.20 Išjungtas variklis. Spengianti tylą....



Laivą puošia aplankytojų kraštų vėliavos.



Saulėta ir buruoti pagaliau galima...



Kol daktaras vairuoja...

Kažkas galbūt pašvilpavo jūreivišką dainelę. Buvo griežtai įspėtas, kad jokio švilpavimo laive negali būti, nes dar ko nors prisišauks... Švilpautojas pasiteisino, kad „na ką jau čia gali prisišaukti!?” Vėjelis vos pučia, o ir prognozės nieko „rimtesnio“ nežada.

Bet neilgai trukus pamatėme, kad iš vakarų atslenkančio keisto debesies nutįso du piltuvėliai. Pažiūrėjom pro žiūronus. Aiškiai matyti, kaip vienas piltuvėlis siurbia iš jūros vandenį. Tornadai! Už 1,5 – 2 mylių . Kur jie pasuks!? Štai ką reiškia švilpauti jūroje! Ėmėme akylai stebėti, kur šie „piltuvėliai“ slenka, ėmėm kurti planus, ką daryti jei ims artėti į mus. Ačiū dievui – jie nuslinko šono į rytus, o netrukus ir užgeso.

19 00 Visi nurimę. Baigėsi resursai.... 56°18'325N 19°35'617E.

19 45 Įjungtas motoras. Nuleista genuja. Visas ekipažas sutartinai metė gert. Iš kur tiek valios? O gal tik resursai išseko? Bet tai ne spaudai....



Sukūrys iš arčiau – matyti kaip kyla vanduo nuo jūros paviršiaus.

Rugpjūčio 26 d. 0 30 Pakelta genuja – išjungtas variklis. Greitis tapo 4,3m/sec. Deja vėjo gūsis buvo trumpas. Greitis tapo – 3,2m/sec. Užvestas variklis. Vėjas pasisuko į rytus. Nuleidžiame genują. Einam aštriai į kursą... su grotu ir varikliu.

2 00 Atstovėjom paskutinę naktinę šios kelionės vachtą. Valio! Vachtą po triukšmo ir muštinių perleidžiame vilniečių trijulei. Gal ji teiksis atsikelti. 55°59'481N 20°23'883E.

3 00 Teikėmės. Varikliukas pūškuoja – laiviukas linguoja link Klaipėdos. Šildomės karšta arbatėle. 55°56'063N 20°32'489E. 700-osios jūrmylės įveikimą pažymėjome vieningu šūksniu valio.

4 00 Pradeda lynoti, ko gero paskutinis dušas. Iki Klaipėdos liko 17 jm. 55°53'434N 20°33'134E.

4 25 Pataikėm į patį centrą debesies, Mindaugą prausia lietus. Galėjome išvengti, jei būtume įjungę anksčiau radarą ir apėję lietaus debesį 0,5 jm. į dešinę.

4 40 Baigėsi lietus, Mindaugas išmaudytas vienas, nes mums didvyriškai neleido jo keisti.

6 40 Matome uosto vartus.

8 05 Kertame Klaipėdos uosto vartus. Kapitonas vaišina ABRO alumi.... 3,5% Visi šaukiam valio!

Plaukdami uosto akvatorija girdime, kaip uosto tarnybos su laivų kapitonais aptarinėja krepšinio “Lietuva – Italija” rungtynes. Vyksta įtemptos rungtynės. Įsijungiame “civilinį” radijo imtuvą, klausome ir mes. Švartuojamės. Mūsų laukia pasieniečiai ir muitininkai. Jie irgi klausia mūsų rezultatų. Lieka 3 sek. Vienu tašku Lietuva pirmauja. Minutės pertraukėlė. Prisirišame. Pergalė! Lietuva laimėjo! Kaip simboliška! “Laimėjom” ir mes.. Sugrįžome laimingai, be traumų, be ligų, neišbadėję ir neištroškę, kiek pavargę bet laimingi. Valio!!!

Laimingi ir pareigūnai, kurie labai greit sutvarko visus formalumus. Kelionė baigėsi.

8 45 Variklis išjungtas. Prisišvartuojame pilies uoste. Variklis iš Visbio iki Klaipėdos dirbo 30 val. 40 min.

Visa įgula džiaugiasi puikia kelione ir dėkoja kapitonui Valdemarui už suteiktą galimybę. Variklis dirbo viso 90,1 val. Viso nuplaukta 729,3 jmi. Tai paskutinis įrašas laivo žurnale.



Sveiki sugrįžę į Klaipėdos uostą. Kapitonas vaišina paklusniąją įgulą.



Fotografija atminčiai apie sėkmingai užbaigtą žygį.

BAIGIAMASIS ŽODIS

Žygis sėkmingai pasibaigė. Besiruošiant sekančiam navigaciniam sezonui, norėtusi apibendrinti žygio pasiekimus ir trūkumus, kad ateityje būtų galima dar geriau suplanuoti keliones.

Technika. Neturint nuosavos plaukiojimo priemonės, žygio planavimas tampa labai priklausomas nuo kitų įgulų plaukiojimo grafikų. Tai įneša nemažai ekspromtinių sprendimų, kurie jei baigiasi gerai – yra gerai. Todėl būtina numatyti papildomus du, o tai ir tris atsarginius žygio plano variantus. Tai darant, mums pasisekė sėkmingai prisiderinti laike ir prie esamų meteorologinių sąlygų.

Reikalinga gerai būti susipažinus su laivo techniniu išpildymu aplamai ir jo techniniu stoviu pradedant žygį. Tik geras laivo pažinimas leidžia šalinti iškylančius techninius nesklandumus žygio metu.

Džiugu, kad ilgametis įgulos narių bendradarbiavimas prisidedant prie jachtos „Rėja“ remonto darbų, šiumečiame plaukime tai ir įrodė.

Navigacinis pasiruošimas. Esame dėkingi laivo šeiminkui už jame puikiai sukomplektuotus jūrlapius. Ruošiantis žygiui, buvo atlikta išsami maršruto jūrlapių analizė, daug turėta vertingų konsultacijų su jau scheruose plaukiojusiais buriuotojais. Įvykis Alandų salų scheruose įrodo, kad gilinimosi į maršruto jūrlapius niekada nebus per daug. Tai taip pat įrodo, kad kai nebėra už nugaros stovinčio ką galėtum pasiklausti – teoriniai ir praktiniai kiekvieno iš įgulos nario įgūdžiai yra labai svarbūs. Privalu tai pastoviai ugdyti.

Įgulos parinkimas ir jos saugumo užtikrinimas. Atsisakius plaukti vienam iš įgulos narių, buvo priimtas sėkmingas sprendimas, plaukti penkiese, o ne ieškoti naujo dalyvio. Net ir tarp „daug druskos suvalgiusių kartu“ įgulos narių būna sunkių susikalbėjimo akimirkų, bet tai ekipažo neišbalansuoja, kaip tai galėtų atsitikti esant laive atsitiktiniam žmogui.

Smulkūs techniniai nesklandumai kėlė rūpesčių įgulai, o įveikiant juos įgula netgi „cementavosi“, bet įgulos narių saugumui tai grėsmės nekėlė. Profesionalaus daktaro, su pilnu krepšiu medikamentų, buvimas tarp įgulos narių kėlė pasitikėjimą laive plaukiančio ekipažo saugumu. Svarbu ir tai įvyko, kad iš žygio visi dalyviai grįžo sveiki.

Kaip žygio metraštininkas, noriu padėkoti visiems įgulos nariams, visiems prisidėjusiems prie šio žygio įgyvendinimo ir palinkėti dar daug sėkmingų ir įsomingų kelionių, kurios prasideda nuo mūsų galvose gimstančių svajonių...

ŽYGIO

KLAIPĖDA-STOKHOLMAS-KLAIPĖDA

SANTRAUKA

2006 08 12 - 2006 08 26

I Etapas.

KLAIPĖDA – LIEPOJA

2006 rugpjūčio 12 – 13

Atstumas – 56 j.m

Trukmė – 12 val.

II Etapas.

LIEPOJA - VENSPIILIS

2006 rugpjūčio 13 - 15

Atstumas – 94 j.m

Trukmė – 24 val.

VENSPIILIS - MARIEHAMNAS

2006 rugpjūčio 15 - 19

Atstumas – 184 j.m

Trukmė – 33 val.

IV Etapas.

MARIEHAMNAS - STOKHOLMAS

2006 rugpjūčio 19 – 22

Atstumas – 79 j.m

Trukmė – 30 val.

V Etapas.

STOKHOLMAS - VISBIS

2006 rugpjūčio 22 - 24

Atstumas – 137 j.m

Trukmė – 32 val.

VI Etapas.

VISBIS - KLAIPĖDA

2006 rugpjūčio 24 - 26

Atstumas – 179 j.m

Trukmė - 35 val.

Īgulos sarašas.

Mariehamno pasienio tarnybos sienos kirtimo liudijimo dokumentas.

Naudotų jūrlapių sąrašas:

Rusiški: 21002, 21003.

Gotlando salų jūrlapiai.

Švediški: Stokholmo šcherų jūrlapių albumas.

Svenska Kust Registret 2001.

Alandų salyno jūrlapių albumai: C, D, E knygos.

KNYGOS LEIDYBOS RĖMĖJAI



LEIDYKLA, SPALVOTAS SPAUSDINIMAS, SURIŠIMO PASLAUGOS



BIURO APRŪPINIMO SISTEMA.



**NEKILNOJAMOJO TURTO KADASTRINIAI IR GEODEZINIAI
MATAVIMAI.
STATINIŲ IR ĮRENGINIŲ ŽYMĖJIMAS VIETOVĖJE, JŲ PADĖTIES
SCHEMŲ SUDARYMAS. TOPOGRAFINIŲ PLANŲ, INŽINIERINIŲ
TINKLŲ PLANŲ SUDARYMAS.**