

WYSPY ALANDZKIE 2018

07 – 16 czerwca 2018

VAGABOND

21 czerwca 2018

Autor: Piotr Kozłowski

Autorzy zdjęć: Michał Gabriel-Węglowski, Piotr Kozłowski

WYSPY ALANDZKIE 2018

07 – 16 czerwca 2018

Pomysł i Przygotowanie

W sierpniu 2017, Michał przysłał mi propozycję wzięcia udziału w kilkudniowym spływie morskim z pełnym ekwipunkiem i biwakami wokół Wysp Alandzkich, położonych wejścia do Zatoki Botnickiej na Bałtyku, a ściśle opłynięcie największej wyspy, Fasta Aland. Z początku pomysł wydał mi się szalony, ale z biegiem czasu wciągał mnie coraz bardziej. Trzeba było jedynie, odpowiednio wyprawę przygotować.

Już na początku mieliśmy do rozwiązania poważny dylemat, czyli skąd brać słodką wodę? Na wyspach trudno o naturalne zbiorniki, brak rzek, a woda w niewielkich zastoinach skalnych jest silnie zanieczyszczona toksyczną cyjanobakterią, pochodzącą z rozkładu ptasich odchodów.



Fot. Piotr Kozłowski 11.06.2018r.

Analiza nielicznych relacji z podobnych wypraw na Alandy oraz korespondencja z lokalnymi kajakarzami, upewniła nas o możliwych trudnościach w pozyskiwaniu wody pitnej na trasie spływu, zwłaszcza jeśli chcemy biwakować na niewielkich, nie zamieszkałych wyspach. Większość naszych poprzedników wozilo zapas wody, potrzebny podczas ich całej wyprawy. My jednak obawialiśmy się, że ograniczona

ilość miejsca, jak i znaczny ciężar takiego zapasu, będą zbyt uciążliwe. Postanowiliśmy zaopatrzyć się w ODSALARKE. Na rynku dostępne są dwie odsalarki szwajcarskiej firmy, działające na zasadzie odwróconej osmozy. Katadyn SURVIVOR 06, o wydajności 0,89 litra wody na godzinę i cenie 4 100 zł. Druga odsalarka, Katadyn, SURVIVOR 35 o wydajności katalogowej 4.5 litra wody na godzinę¹ na polskim rynku to koszt 7 999 zł. Cena obu, nowych odsalarek to zupełnie nieracjonalny koszt, zwłaszcza dla tak małej wyprawy. Postanowiliśmy zatem zaryzykować i poszukać jakiegoś sprzętu z tzw. „demobilu”. W Polsce właściwie taki rynek nie istnieje. Na szczęście udało się znaleźć kilka ofert za oceanem. Po kilkudniowych poszukiwaniach, wymianie korespondencji i negocjacjach zamówiliśmy SURVIVOR 35, pochodzący z magazynów US Navy, za kwotę 350 \$ plus ok. 100\$ jako koszty przesyłki i podatki. Filtr dotarł, w krótkim czasie i natychmiast został



¹ Nasz wynik w warunkach zasolenia Zatoki Botnickiej (ok. 2 promile), to ok. 5 litrów wody na godzinę „pompowania”.

sprawdzony a oringi uszczelniające wymienilem na nowe. Test ze sprawdzenia można obejrzeć tutaj:
https://www.youtube.com/watch?v=g8fvYJqy_Pg

W styczniu 2018 r., skompletowawszy swój ekwipunek, dołączyłem do Michała od kilku miesięcy pływającego już po Zatoce Puckiej. Popłynęliśmy z Kuźnicy do Juraty, w lutym z Gdyni do Rewy, a w kwietniu z Juraty do Helu. Na ostatnim odcinku, w okolicach Helu wiał bardzo silny południowo-wschodni wiatr, który zmusił nas do porzucenia planu opłynięcia półwyspu helskiego, tego dnia. Na trasie wiele ciekawych atrakcji, od rezydencji prezydenckiej

w Jastarni, po wraki wystające z wody w okolicach portu wojennego Hel.



Już pod koniec stycznia kupiliśmy bilety na połączenia promowe z Gdańska do szwedzkiego Nynashamn oraz ze Sztokholmu do Mariehamn, na Alandach. Pod koniec maja przykrą niespodziankę sprawiła nam firma VIKING LINE, obsługująca połączenia promowe pomiędzy Szwecją a Alandami. Firma nieoczekiwanie, nie informując nas o tym (dowiedzieliśmy się przypadkowo, kontaktując się z przewoźnikiem w innej sprawie), zmieniła rozkład swoich rejsów, nie zważając na naszą wcześniejszą rezerwację rejsu powrotnego, przenosząc kurs z godzin porannych na popołudniowe, co z kolei uniemożliwiało nam przesiadkę na kolejny prom do Polski. Dopiero po wymianie e-maili z VIKING przebukowaliśmy bilety na inne połączenie ze Szwecją z tym, że zamiast do Sztokholmu popłynęliśmy do Kapellskar, a stamtąd ok.150 km do Nynashamn.

Na początku czerwca ostatnie sprawdzenie ekwipunku i pakowanie „na sucho”. Chyba się udało. Po miesiącach przygotowań, przemyśleń, wdrażania różnych projektów racjonalizatorskich, cały sprzęt na pokładzie.

Podsumowując wagowo²:

1. Kajak - 25 kg
2. Sprzęt biwakowy (namiot, śpiwór, karimaty) - 5,8 kg
3. Sprzęt kuchenny - 0,8 kg
4. Prowiant suchy (ok. 2 tys Kcal/1 kg + 25% zapas) - 13 kg
5. Odzież sucha, środki higieny osobistej - 6,1 kg
6. Odzież ochronna, wiosła, pokrowce na sprzęt - 10,4 kg

² Dane dotyczą tylko części wyposażenia autora.

7. Pozostały sprzęt, czyli (nie)zbędny (aparaty, lornetki, latarki, książki, dokumenty itp) - 7,3 kg
8. wózek transportowy - 4,5 kg
sprzęt bez kajaka, razem: - 47,9 kg



Przygotowanie do wyprawy.

Dzień pierwszy i drugi

Dzień wyjazdu 7-8 czerwca 2018r.

Prom polskich linii POLFERRIES wyruszył o czasie z portu na Westerplatte w Gdańsku. Pogoda wyśmienita, temperatura powietrza 23°C, morze spokojne, wiatr słaby. Czas rejsu 18 godzin. Przesiadka w Nynashamn i dojazd ok. 40 km do Sztokholmu na kolejny prom do Mariehamn i kolejne 6 godzin rejsu, umilanego występami muzycznymi na żywo. Na miejsce, czyli na pole namiotowe Grona Udden docieramy ok. godz. 2300 czasu lokalnego³ i korzystając z niekończącego się o tej porze roku na tej szerokości geograficznej dnia, rozbijamy bez problemu namioty.

³ Na Alandach obowiązuje czas wschodnioeuropejski +2h czasu UTC. +1h w stosunku do czasu środkowoeuropejskiego.



Prom VIKING LINE na torze podejściowym do Marienhamn.

Dzień trzeci

Pierwszy dzień kajakowania, 9 czerwca 2018r.

Wypoczęci zwijamy obóz i pakujemy sprzęt do kajaków. Pierwsze pakowanie zwykle trwa nieco dłużej. Część sprzętu ładuje w bagażniku samochodu i nie będzie na razie potrzebne. Dopakowujemy na wszelki wypadek kilka litrów wody w butelkach, ponieważ ciągle nie jesteśmy pewni wydajności i sprawności odsalarki. Wreszcie ruszamy. Początkowo płyniemy przecinając średniej wielkości zatokę, nad którą położone jest pole namiotowe i kierujemy się w kierunku E, ku ciemnym skalistym klifom, zwężając zatokę po jej przeciwnej stronie.

Temperatura powietrza tego dnia to ok. 25°C, wieje dość silny południowy wiatr, a stan zatoki ok. 2 B. Falowanie wód było dodatkowo wzmacniane za sprawą łodzi motorowych, które często i zwinnie, z rykiem potężnych silników, przepływały obok nas. Dla tutejszych mieszkańców motorówka to chyba najbardziej naturalny i efektywny środek transportu, chociaż samo paliwo na wyspach jest dość drogie, ok. 6-7 zł za litr benzyny. Dzioby naszych obciążonych kajaków raz po raz zanurzają się, ale tną falę i suną naprzód zgodnie z nakazanym kursem. Wreszcie wychodzimy z wód zatoki i chowamy się przed falowaniem za południowym klifem, płynąc dalej się ku niewielkiej cieśninie, która doprowadza nas do kolejnej jeszcze większej zatoki aż w końcu, przez ok. 200m świetnie utrzymanym kanał Lemstroms wypływamy ku dużej zatoce Lumparn.

Tym razem płyniemy w kierunku północnym, kilkaset metrów jej zachodniego brzegu. Ten fragment zaczyna przypominać morze, ale w pierwszych dwóch dniach mieliśmy nieodparte wrażenie, jakbyśmy pływali po jeziorach mazurskich. Wody zatoki Botnickiej mają bowiem niewielkie zasolenie, a brzegi gdzieś tam porasta zielony tatarak. Jedynie widok płynącego przez Lumparn statku pełnomorskiego potwierdził, że pływamy jednak, po morzu.

W tej części dzisiejszego etapu stan morza 1-2B, za to wiatr dość silny, na szczęście w plecy. Dobra nasza. Kilku godzinne wiosłowanie pierwszego dnia, nieco nas zmęczyło. Postanowiliśmy trochę odpocząć i zacumować na chwilę przy brzegu. Płyniemy do wystającego cypla po lewej stronie. Cały brzeg kamienisty, porośnięty kosodrzewiną i większymi drzewami, z powtykanymi w to domkami

fińskich i szwedzkich właścicieli. Fale dość mocno rozbijają się o lite, jakby wylane z betonu skały i pojedyncze głazy. Płyniemy zatem nieco dalej żeby schować się za kamienisty falochron. Gdzie woda jest spokojniejsza. Teren wygląda na zagospodarowany ale nikogo nie widać. Co tam, przecież chcemy tylko chwilę odpocząć. Wysiadamy. Nagle oderwany od swojej pracy naszym nagłym przybyciem, podbiega, do nas właściciel tego kawałka lądu i z daleka po angielsku krzyczy: „*This is private possession, you are not allowed to stay here...!*” Odpowiadamy: „*Don't worry, we are not to stay for a long time or to destroy anything. We just intend to rest a bit, have a tea and go our way, soon...*” To było zaskakujące powitanie, trochę niezgodne z opowieściami o sympatycznych i przyjaznych Alandczykach, zawsze chętnych do udzielenia schronienia (na krótko) obcym. Na szczęście, kiedy właściciel upewnił się, że nie zamierzamy biwakować na jego posesji, oddalił się do swojej pracy przy budowie nowej sauny, a my mogliśmy ugotować wodę na popołudniową herbatę. Po kilkunastu minutach pożegnaliśmy się z całkowicie już udobruchanym a nawet zaciekawionym naszą wyprawą właścicielem. Bardziej na tak „wszelki wypadek”, jak i dla rozpoznania tematu, zapytaliśmy go jeszcze, czy mógłby nam użyczyć wody. Okazało się, że nie dysponuje on wodą na swojej posesji, a ma tylko jej niewielki zapas, który przywiózł ze sobą samochodem. To dodatkowo utwierdziło nas, co do istniejącego problemu dostępności wody Alandach.



Kornasfjärden.

Ruszyliśmy w dalszą drogę na północ w głąb Kornasfjärden. Wiatr zelżał, albo raczej znowu schowaliśmy w „jeziorowym” fiordzie i płynęliśmy po lekko marszczącej się gładkiej tafli wody. Wtem, po naszej prawej stronie, wyłaniają się malownicze skalne tarasy niezamieszkałej wyspy Sommaron. Wymarzone miejsce na biwak. Zatem tutaj zostajemy na nocleg. Chociaż, jak już wspomniałem, noce były tutaj jasne o tej porze roku do tego stopnia, że można było czytać książki i sporządzać notatki w namiocie nawet o godzinie pierwszej po północy. Słońce owszem zachodziło, jednak płytko za horyzont.



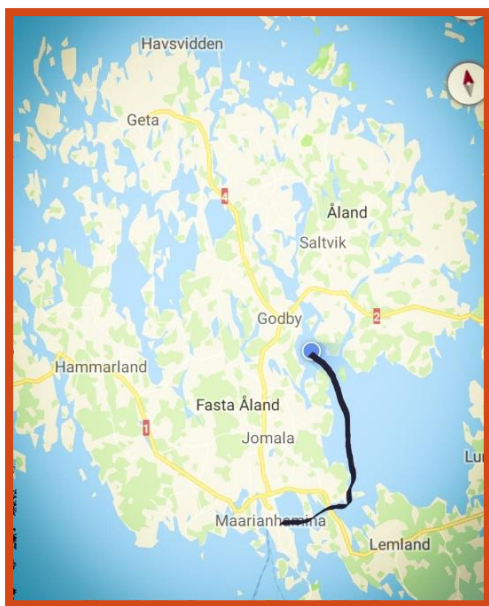
Biwak na wyspie Sommaron.

Nasze obawy co do działania filtra, a co za tym idzie dostępu do wody pitnej całkowicie rozwiały się. Natychmiast po rozbiciu biwaku i zjedzeniu posiłku sprawdziliśmy praktyczne działanie odsalarki. W ciągu 5-6 minut uzyskaliśmy 0,5 litra doskonale odsolonej wody. Wynik bardziej niż zadowalający. Nie musimy już zatem racjonować wody.



Odsalarka w akcji.

Pogoda nadal, nawet u schyłku dnia była fantastyczna (temperatura ok. 14°C), wiatr całkowicie zelżał. Tylko komary zaczęły nieco dokuczać, trzeba zatem trochę odpocząć. Tego dnia przełynęliśmy 10,2 mil morskich (ok. 18 km) w czasie, 4,5 godziny przy czym samego efektywnego wiosłowania 3 godziny.



Mapka poglądowa pierwszego etapu

Opis trasy etapu dziennego:

Start – Pole namiotowe GRONA UDDEN (m. MARRIENHAMN) – wody przyległej zatoki SLEMMERN, K- E 2 km, K-NE 1km - kanał LEMSTROMS (most m. NASET) K-E 1km – fjord ONNINGEBY K-E 2km, K-NE 2km – wody zat. LUMPART K-N 8km – półwysep KORNAS UDDEN (postój) K-N 1km, K-NW 1km, K-N 1km – wyspa SOMMARON (biwak) – **Meta etapu.**

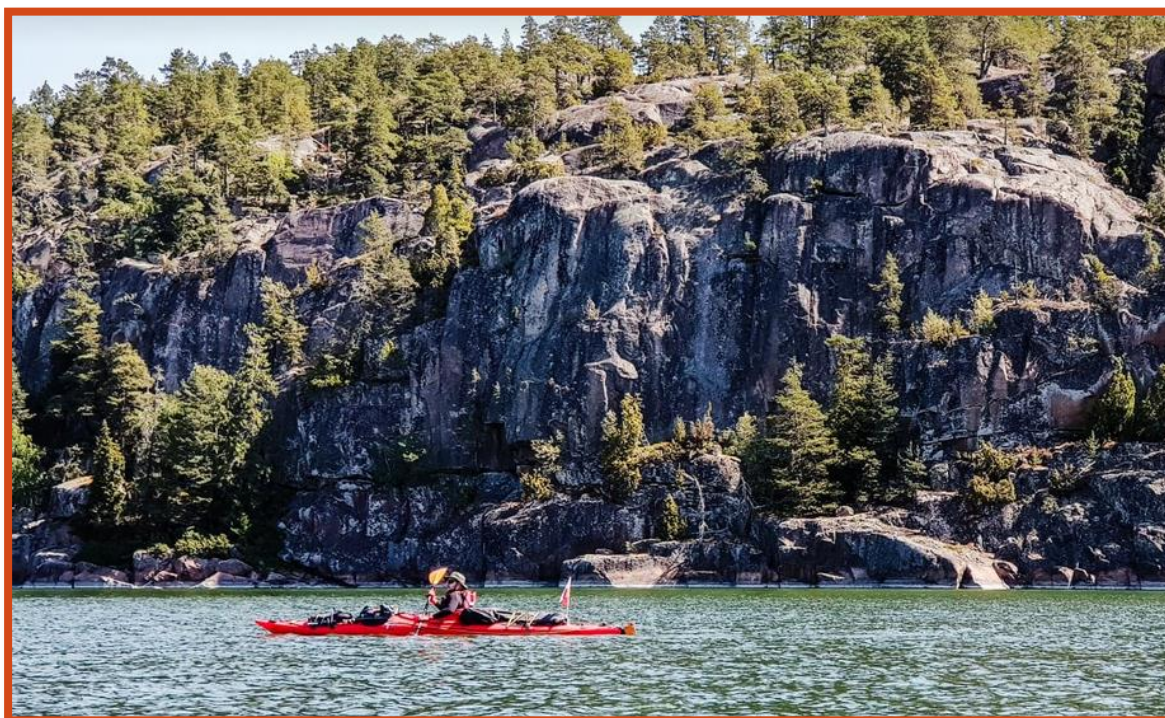
Dzień czwarty

Drugi dzień kajakowania 10 czerwca 2018r.

Po nocnych, obfitych opadach deszczu i porannym zachmurzeniu obawialiśmy się pogorszenia pogody. Na szczęście szybko się wypogodziło i zanim zdążyliśmy zwinąć nasz sprzęt, było już słonecznie i nawet cieplej niż poprzedniego dnia. Temperatura w ciągu dnia dochodziła do 28°C. Już na początku etapu dowiedzieliśmy się, dokąd zmierzał spotkany dnia poprzedniego masowiec. Stał sobie teraz przycumowany w niewielkim porcie, po brzegi wypełniony załadowanym przez noc drzewem z pobliskiego tartaku w mieście Godby.



Port drzewny w m. Godby



Widok klifu w okolicach miejscowości Kuggbole.

Po kilkunastu kilometrach wiosłowania przyszedł czas na zaplanowaną na ten dzień, jedyną na całej trasie „przenoskę”, za to aż 2,5 km. Kajaki wyciągnęliśmy na slapie malutkiej przystani rybackiej, nieopodal miejscowości Stromma, na końcu Saltviksfjorden. Do „przenoski” byliśmy jakoś tam przygotowani. Ja miałem ze sobą własnej roboty improwizowany wózek, z różnych części, które znalazłem w garażu, przed wyjazdem a Michał dysponował oryginalnym, klasycznym wózkiem kajakowym. Niestety, okazało się, że koła wózka Michała nie były chyba zaprojektowane do tak ciężkiej pracy i do tak znacznego ciężaru – a w każdym razie w całych bezbłędnych przygotowaniach

zapomnieliśmy o ich dopompowaniu, błąd jedyny, za to poważny - bo od razu mocno usiadły i ledwo pozwalały ciągnąć załadowany bagażami kajak.



Przygotowanie do „przenoski”. Slip przystani rybackiej fiordu Salvik.

Moje koła były nieco większe⁴ i dawały sobie radę, jadąc po dobrze utrzymanej, wysypanej ugniecionym równo tłuczniem, wiejskiej drodze. Musieliśmy w efekcie ciągnąć kajaki wahadłowo, co 200-300 metrów wracając po pozostawiony w tyle. Takimi skokami, przeciągnięcie dwóch kajaków na tym odcinku zajęło nam ponad 3 godziny, w zasadzie bez odpoczynku. Chyba, że za odpoczynek uznać przejście bez obciążenia po kolejny kajak. Przeciągnięcie kajaków na tak dużą odległość było wyczerpującym zadaniem. Chwilami żalowaliśmy nawet, że nie wybraliśmy dłuższej trasy dookoła całej Fasta Aland. Niestety, ograniczał nas czas.

Po ponownym zwodowaniu kajaków, w wodach Inre Verkvikén, z ulgą zajęliśmy ponownie miejsca w kokpitach, z podziękowaniem dla Archimedesza za to, że ułatwił nam zrozumienie fenomenu wyporu wody oraz pracy jaką można dzięki temu wykonać dużo łatwiej i przyjemniej. Przepłynęliśmy tak jeszcze ok. 4 km, szukając miejsca, gdzie moglibyśmy pozostać na noc. Zmęczenie dawało na się już we znaki. Niestety rejon był gęsto zasiedlony prywatnymi posiadłościami. W końcu zdecydowaliśmy się zatrzymać na dość dużej posiadłości, położonej na rozległym wypłaszczeniu lądu, o dziwo, pokrytym ziemią a nie jedynie skałami. Liczyliśmy na to, że właściciele udzielą nam zgody na biwak na ich terenie. Niestety, nikogo na posesji nie było. Staliśmy tak przez chwilę, zastanawiając się co dalej robić. Z jednej strony „przenoska”, która nadwyrężyła nasze siły, a z drugiej uszanowanie cudzej własności. Ostatecznie jednak argument zmęczenia zwyciężył i pod nieobecność właścicieli rozbiliśmy namioty, na skraju brzegu. W tym momencie przepływająca w oddali motorówka szybko i zdecydowanie wzięła kurs na naszą przystań. Oczywiście, to właściciele posesji wrócili z niedzielnej wizyty u znajomych. Lekko zmieszani, zarówno my, jak i oni szybko jednak obróciliśmy całą sytuację w żart; wyjaśniać nie trzeba było zbyt wiele. Otrzymaliśmy oficjalną zgodę tej szwedzkiej rodziny, na nocleg na terenie ich posiadłości, położonej na półwyspie Glosholm. Zostaliśmy nawet oprowadzeni przez właścicielkę Panią Gita’ę i jej psa, a raczej sukę Wilmę, po skalnym tarasie widokowym, z widokiem na pobliskie fiordy.

Kolejne ciekawe doświadczenie. Chociaż po trzeciej już nocy na Alandach można było przywyknąć do całonocnych ptasich treli, to jednak w tym miejscu dodatkowy jazgot ptaków wodnych, głównie kaczek i mew licznie gniazdujących w zatoce, nie dawał spać pomimo zmęczenia.

⁴ Średnica 300 mm w stosunku do kół Michała 200mm



Skupisko gniazd ptactwa wodnego, w zatoce fiordu Yttre Verk Viken

Tego dnia, oprócz ciężkiej 2,5 km, chociaż ostatecznie udanej „przewózki”, przepłynęliśmy w sumie 10,3 mil morskich (ok. 19 km), a wszystko razem zajęło nam 9 godzin.



Mapka poglądowa drugiego etapu

Opis trasy etapu dziennego:

Start – wyspa SOMMARON K-N 4km – cieśnina FARJ SUNDEN (most drogowy m. GODBY – m. HARALDSBY, wieża-punkt widokowy) K-NW 1km, K-NE, N, NE 9km – fjord SALVIKS (slip portu rybackiego – przenoska) – drogą 2,5 km – m. STROMMA – rozlewisko INRE VERKVIKEN (wodowanie) K-N, NE 4km – fjord YTTRE VERKVIKEN – zatoka i prywatna posiadłość Pani Gita’y półwysp GLOSHOLM, ul. RAMSDALEN, gm. SALTVIK (biwak) – **Meta etapu.**

Dzień piąty

Trzeci dzień pływania, 11 czerwca 2018r.

Rozpoczęliśmy od pożegnania z właścicielką Gita’ą, która zdawało się, że nie mogła się nacieszyć niespodziewanymi gośćmi do tego stopnia, że koniecznie musiała oprowadzić nas po swoim

zadbany gospodarstwie. Pokazała pięknie utrzymaną zagrodę dla drobiu z majestatyczną rasą kur Kochin, kilka świeżo wyklutych piskląt i wspaniale upierzonych kogutów tej samej rasy. Na koniec zwiedzania otrzymaliśmy na drogę kilka jeszcze ciepłych jaj. W końcu pożegnaliśmy gospodynię, świetnie ułożonego psa Wilmę, „niemo” miażdżącego kota i bajecznie czyste obejście. Nawiasem, jak do tej pory, ani razu nie słyszeliśmy ujadania ani nawet niewielkiego szczeknięcia psa. Myśleliśmy że w ogóle nie ma ich na wyspie lub, że są przedmiotem jakiegoś zakazu, ale jest to może raczej ich prawidłowe ułożenie.



Wyspa Segelskar, z licznymi zbiornikami wody stojącej. 11.06.2018r. fot. Piotr Kozłowski

Dzień nie zaczął się tak słonecznie, jak poprzednie. Temperatura powietrza ok. 20°C, a niebo mocno zachmurzone.

Wyłynęliśmy ok. godz. 1100 czasu lokalnego, szerokim fiordem, prowadzącym na otwarte od północy wody Zatoki Botnickiej, gdzieś tam pozaznaczane małymi wysepkami i skalistymi półwyspami wdzierającymi się w wodę. Po około godzinie stężał północno – zachodni wiatr i zaczął padać jedyny podczas naszego rejsu, krótki, ale intensywny deszcz. Ten sam wiatr zaczął jednak przeganiać unoszącą się nad naszymi głowami zasłonę z chmur. W końcu osiągnęliśmy w pełni otwarte morze, północny skraj Fasta Aland, jednocześnie będący tamtejszym końcem Alandów, nie licząc kilku jeszcze oddalonych wysepek. Płynęliśmy, czerpiąc sporo frajdy, ze skakania po falach przy stanie morza ok. 2, które regularnie obmywały dzioby a niekiedy i kokpity naszych morskich rumaków.



Półwysep Jomaludden.

Dwa razy nie mogliśmy się również oprzeć, aby nie zacumować u brzegu i podziwiać niespotykane w Polsce formy skalne i widoki.



Północny brzeg półwyspu Jamalon.

Radość pływania i odbierane wrażenia powodowały, że pokonywaliśmy kolejne mile morskie, nawet nie odczuwając specjalnie przebytego dystansu.



Panorama fiordu Brando z wierzchołka półwyspu Jomaludden

Przepiękny nocleg znaleźliśmy prawie na samym północnym krańcu półwyspu Oraudden. Tego dnia przełynęliśmy 10,3 Nm (19 km).



Mapka trzeciego etapu

Opis trasy etapu dziennego:

Start – fjord YTTRE VERKVIKEN, półwysp GLOSHOLM K-NE 1km – fjord FLATOFJARDEN K-W 3km, K- NW 2km, K-N – fjord NORDHOLMAVIKEN (pomiędzy wyspami RYSSO ON i MASGRUND) K-N 2km – fjord SAGGOFJARDEN K-NW 2km, - cieśnina wyspy BOKLOBBEN K – Fjord BOKLOBBSFJARDEN K-NW 2km, - otwarte wody zat. BOTNICKIEJ K-W 3km – półwysp JAMALON (postój) K-W1km,SW 2km, K-S 1km– półwysp LANGO, LANDSKA UDDEN (biwak) – **Meta etapu.**

Dzień szósty

czwarty dzień pływania, 12 czerwca 2018r.

Tak samo jak w poprzednich dniach, chociaż ze znacznie większą – jak zawsze w miarę trwania spływu - wprawą, zwinęliśmy nasz majdan i ruszyliśmy w dalszą drogę. Dzień był słoneczny, zachmurzenie niewielkie, chociaż znów wiał silny północno zachodni wiatr. Stan morza w osłoniętym fiordzie od 1-2 B. Dlatego też początkowy etap wiosłowania pomiędzy fiordami przebiegał gładko. Jednak wejście w rejon odsłoniętego akwenu fiordu Finbofjarden, oddalonymi białymi grzywami fal, zapowiadało ciekawą, chociaż wymagającą przejażdżkę.



Rejon Fjordu Finbofjarden

Otwartym akwenem, przy fali dochodzącej do 0,5 metra, rozbijającej się z szumem o kamienne brzegi, płynęliśmy ok. 4-5 mil morskich, nieustannie wiosłując. Zatrzymanie powodowało odwracanie kajaka bokiem do fali. Ponadto, zmuszało do wydatkowania dodatkowego wysiłku na powrót na wskazany kurs, dlatego lepiej było nie przerywać machania. Woda raz po raz przelewała się przez pokłady kajaków i zalewała sprzęt podręczny. Niestety na tym przejściu ucierpiało moje radio, które całkowicie wysiadło, zalane słoną wodą. Oprócz tego „dostał” aparat fotograficzny (oryginalnie całkowicie wodoszczelny i udaro-odporny), którego obiektyw zaparował wodą. Wilgoć prawdopodobnie dostała się poprzez szczelinę w obudowie, powstałą kilka dni wcześniej, od upadku aparatu na skałę... Wcześniej nie zauważyłem tego uszkodzenia. To oznaczało koniec moich zdjęć. Na szczęście Michał dysponował dwoma wciąż sprawnymi aparatami.



Kołysanka w Finbofjarden

W końcu schowaliśmy się znów w głębokie szkiery, które skutecznie chroniły nas przed nadmiernym falowaniem. Płynąc tak szukaliśmy jakiegoś miejsca na nocleg. Niestety, rejon fiordu Svartnosfjarden był mocno zasiedlony letniami i całorocznymi rezydencjami Alandczyków. Na Fasta Aland, im bardziej na południe, większość fragmentów brzegu jest jakoś zagospodarowany. Nawet bardzo strome skaliste klify usiane są drewnianymi domkami, altankami, saunami, „wodnymi” garażami dla

motorówek. Często widać również maszty z obowiązkową flagą Alandów (o ile gospodarz jest „na pokładzie”), demonstrujące lokalny patriotyzm dumnych właścicieli⁵.

W końcu, zdecydowaliśmy się na lądowanie na niewielkiej, niezamieszkaney wyspie Skeppsholmen o bardzo nierównej powierzchni. Na początku nie byliśmy całkowicie zadowoleni z tego miejsca, z trudem znaleźliśmy po metrze kwadratowym w miarę równego miejsca na namioty. Ponadto ciągle wiał silny północny wiatr. W końcu jednak wyspa okazała się nienajgorsza a widok na południe, na otwarte morze i na szlak żeglutowy Sztokholm – Marienhamn, rekompensował wszystko.



Biwak koło znaku nawigacyjnego na wyspie Skeppsholmen

Przebyty dystans tego dnia w ciągu ponad 6 godzin, to 17,7 mil morskich (32 km)⁶. Najdłuższy dystans tej wyprawy i mój osobisty rekord życiowy liczby kilometrów kajakiem po morzu przepłyniętych jednego dnia. Po sprawdzeniu w moich archiwach, również osobisty rekordowy dystans wszechwód, tak stojących jak i pływających. Hurra!

⁵ 24 czerwca 1921 r. Rada Ligi Narodów przyznała wyspy Finlandii z zastrzeżeniem rozległej autonomii dla tamtejszej ludności i utrzymania demilitaryzacji. 20 października zawarto w Genewie układ o statusie archipelagu, stronami prócz Szwecji i Finlandii były Niemcy, Wielka Brytania, Francja, Włochy, Dania, Polska, Estonia i Łotwa (cyt. za Wikipedia). Warto dodać, że głównym językiem wysp jest miejscowa odmiana szwedzkiego, a nie fiński.

⁶ Trzeba tu dodać, że fatum sprzyjało nam niebywale. Przez 5 dni rejsu, okrążając wyspę przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, praktycznie cały czas wiatr – który, jakby dopasowując się do naszych potrzeb, codziennie trochę skręcał - mieliśmy w plecy lub z baksztagu. Znakomicie ułatwiało to płynięcie.



Mapka poglądowa czwartego etapu

Opis trasy etapu dziennego:

Start – półwysep LANGO, LANDSKA UDDEN K-S 1km – most drogowy (m. DANO i LANGO) K-S 1km – fjord BONASFJARDEN K-S 1km, K-W 1km – fjord VASTRFJARDEN K-SW 4km, K-W 1km – wyspa APPELO (postój) K-SW 1km – wyspa półwysep NORSKATAM (postój) – Fjord FINBOFJARDEN K-SW 6km – cieśnina pomiędzy wyspą GLOSKAR i półwyspem FISKORA K-SW 1 km – fjord LANGNDSFJARDEN K-SW 2km – cieśnina pomiędzy półwyspem UDDEN i wyspą SVARTNO K-S 1km, K-SE 2km – Fjord SVARTNOFJARDEN K-S,SE 3 km – cieśnina MARSUND K-SE, S 7km – wyspa SKEPSHOLME (biwak) – **Meta etapu.**

Dzień siódmy

Piąty dzień pływania, 13 czerwca 2018 r.

Jeszcze poprzedniego dnia analiza prognozy pogody na kolejne dwa dni, pokazała, że 14 czerwca ma wiać bardzo silny, przeciwny do naszego kursu, południowy wiatr na zaplanowanym przez nas ostatnim odcinku trasy. Dlatego zdecydowaliśmy, że bezpieczniej będzie dla zamknięcia naszej pętli w całości, jeśli kolejnego dnia przepłyniemy łącznie dwa pozostałe odcinki. W sumie to i tak dystans krótszy (29 km) od tego, który zrobiliśmy dnia poprzedniego. Zatem fizycznie nie stanowiło to dużego problemu.

Prognozy sprawdziły się idealnie. Piątego dnia pływania nadal wiał północno - zachodni wiatr o umiarkowanej sile z silniejszymi porywami i stanie morza ok. 2-3. Zatem przy naszym, generalnym południowym kursie, wiatr od rufy i lekko z prawej burty. Płynęliśmy wzdłuż zachodniego brzegu głównej wyspy archipelagu, z niezbyt liczną reprezentacją oddalonych od nas małych wysepek po naszej prawej stronie, co nie dawało nam szczególnej ochrony przed falami, które jednak były akceptowalne. Ten najbardziej odsłonięty od zachodu odcinek drogi pokonaliśmy bez większego problemu i skierowaliśmy się dalej w kierunku południowo – wschodnim i wschodnim. Tu liczba mijanych wysp zwiększyła się tak, że ok. 2 mil przed przecięciem bezpośredniego toru podejściowego do portu w Marienhamn, na jednej z nich postanowiliśmy się zatrzymać i posilić. Wybraliśmy niewielką wyspę Pepparn, z widokiem na cały ruch statków na głównych kierunkach żeglugowych południowej części Marienhamn. Odpoczynek miał nam pomóc w szybkim i sprawnym przeskoczeniu toru wodnego na wypadek, gdyby poruszała się nim jakaś większa jednostka pływająca.

Niestety, a może i lepiej, że akurat o tej porze nic nie chciało tamtędy pływać, poza kilkoma małymi motorówkami.



Fiord Korsofjarden

Dopiero kiedy byliśmy już we fjordzie Korsofjarden, po naszej lewej, w odległości ok. 2 mil od nas pojawiła się majestatyczna sylwetka szybko poruszającego się po torze wodnym promu VIKING LINE. Z niewielkiej zatoki Nato, odgródzonej od wschodu kamienną groblą i mostem, przedostaliśmy się na akwen zatoki Slemmera, prowadzącej na dystansie 4 km prosto do mety naszego spływu, czyli pola biwakowego Grona Udden.

Tam zmęczeni ale zadowoleni z osiągniętego sukcesu zakończyliśmy kajakową część naszej wyprawy.



Mapka poglądowa piątego etapu



Plaža Grona Udden. Finito



Mapka poglądowa piątego etapu

Opis trasy etapu dziennego:

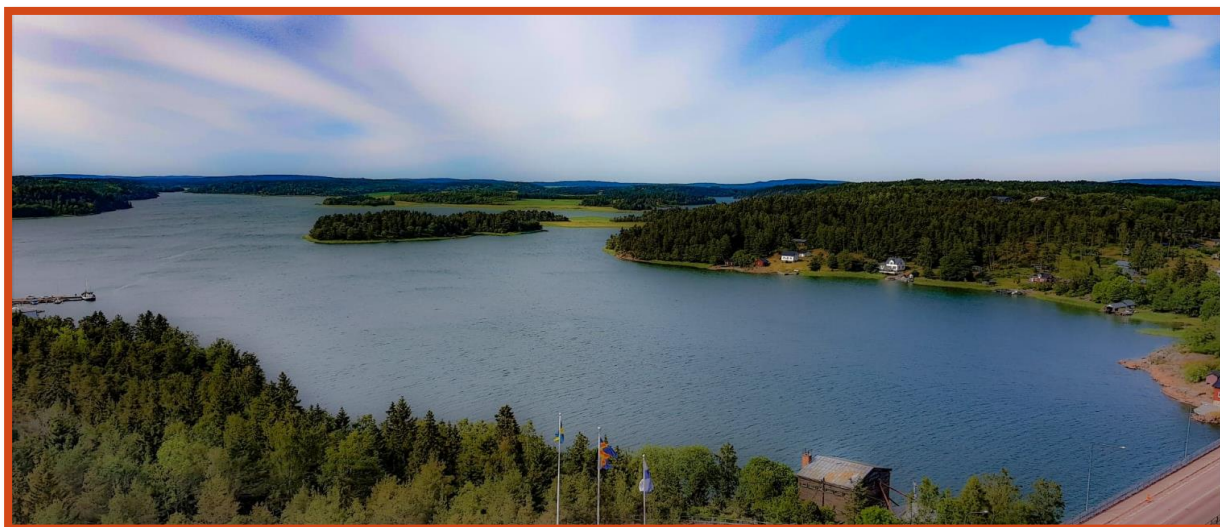
Start – wyspa SKEPSHOLME – fiord TELLHOLMSFJARDEN K-S 10 km – zat. HAGESVIKEN K-SE 6 km – wyspa PEPPARN (postój) K-SE 6km – tor podejściowy do portu MARIENHAMN, północny brzeg wyspy INRE CORSO, fjord KORSOFJARDEN K-NE 2km – zat. NATO STROMMEN K-N1km – most pod groblą (droga z m. MARIENHAMN na wyspę NATO) – zat. SLEMMERA K-N 4km – Camping GRONA UDDEN m. MARIENHAMN (biwak) – **Meta etapu.**

Dzień ósmy

Dzień zwiedzania, 14 czerwca 2018 r.

Okazało się, że prognoza pogody sprawdziła się i na ten dzień. Było co prawda ciepło i słonecznie ale wiał bardzo silny południowy wiatr dochodzący do 30m/s. Taka pogoda mogłaby całkowicie uniemożliwić nam przebycie odcinka otwartego morza, tego dnia.

Nie był to jednak dzień stracony. Wykorzystaliśmy go na zwiedzanie Fasta Aland „od środka”, odwiedzając ponownie kilka miejsc, które wcześniej widzieliśmy z perspektywy kajaka oraz kilka miejsc do których kajakami nie dotarliśmy. Powłóczyliśmy się zatem po Marienhamn (niestety, miejscowa chluba, żaglowiec „Pamir” z epoki windjammerów był akurat w remoncie, zamknięty dla zwiedzania). Następnie udaliśmy się samochodem do Godby gdzie weszliśmy na drewnianą wieżę, z widokiem na fjord Salviks i most, pod którym przepływałyśmy drugiego dnia.



Widok z wieży widokowej w pobliżu Godby.

Potem pojechaliśmy do zamku Kastelholm, jedynej warowni na Alandach. Niestety i ta atrakcja była tego dnia zamknięta dla zwiedzających, czy raczej za późno przybyliśmy tam, ale mogliśmy podziwiać zamek z zewnątrz.



Zamek Kastelholm

Pojechaliśmy jeszcze do Bomasund, gdzie obejrzelśmy z dystansu ruiny średniowiecznej twierdzy a następnie wschodnie wybrzeże wyspy. To, z którego odpłynięcia zrezygnowaliśmy, decydując się na alternatywną trasę wewnętrznymi fiordami.

Statystyka Archipelagu:

Liczba wysp – 6757

Wyspy niezamieszkane – 60

Obszar lądu (ogółem) – 1553 km²

Obszar głównej wyspy – 1010 km²

Najwyższy punkt – Orrdalsklint, 129 m n.p.m.

Lasy i czyste skały - 87%

Ziemia uprawna – 13%

Liczba miejscowości – 16

Liczba ludności (2014) – 28600

Liczba mieszkańców Mariehamn – 11.300

Dzień dziewiąty i dziesiąty

Powrót do domu, 15-16 czerwca 2018 r.

Prom VIKING LINE z Mariehamn zabrał nas w 2-godzinną podróż do Kapellskar (Szwecja), a stamtąd naszym samochodem pokonaliśmy 150 km do Nynasham na prom POLFERRIES do Polski. Podróż (18 godzin) upłynęła bez żadnych niespodzianek.

Plany na kolejną wyprawę już rozpoczęte...A dalszych na pewno powrót na Alandy, tym razem na trasę Turku – Mariehamn.