

Szkocja, Wyspy Owcze, Islandia – relacja z rejsu

Artur Krystosik
Fot. Paweł Łaskawski
Magda Pawłowska

Kiedyś za rejs na Islandię można było dostać nagrodę „Rejs Roku”, dzisiaj przy dzielnym i sprawnym jachcie, dobrej załodze i odrobinie szczęścia nie jest to wiele trudniejsze niż skok na drugą stronę Bałtyku. Tym niemniej organizacja takiego rejsu wymaga stosownych przygotowań i umiejętności. Niniejsza relacja jest połączeniem opisu odbytego rejsu z szeregiem informacji przydatnych podczas planowania podobnych przedsięwzięć.

Rejs zaplanowany był na 21 dni. Punktem startu był Troon, marina na zachodnim wybrzeżu Szkocji. Jej podstawową zaletą jest bliskość lotniska Glasgow Prestwick (kilkanaście minut jazdy taksówką), do którego latają tanie linie lotnicze. W ostatnich czasach niektórzy przewoźnicy za niewielką opłatą (kilkadziesiąt złotych) umożliwili przewóz dodatkowych sztuk bagażu. Pozwoliło to na zabranie prawie całego zaopatrzenia z Polski. Do dziś pamiętam zdziwienie panienki jak położyłem na taśmie bagaże o łącznej wadze 96 kg.

Z Troon trasa rejsu wiodła wzdłuż wybrzeży Szkocji w kierunku Wysp Owczych, skąd w zależności od warunków wiatrowych i pozostałego czasu można było skierować się na południowe wybrzeża Islandii lub pokusić się o opłynięcie jej od północy. Portem docelowym był Reykjavik, który ma niezłe połączenia lotnicze z Polską. W tygodniu loty są bezpośrednio do Warszawy, a w weekendy z przesiadką. Linie lotnicze to *Iceland Express* i *Icelandair*. Uprzedzając nieco wydarzenia, wybrałem wariant południowy i nie żałuję tej decyzji. Wydaje się, że południe Islandii jest ciekawsze turystycznie i pewniejsze wiatrowo. W rejsie powrotnym, który biegł północnymi wybrzeżami Islandii podczas 21 dni rejsu nasi zmiennicy przepłynęli aż 160 godzin na silniku. Niestety północ Islandii znana jest ze słabych i chimerycznych wiatrów.

Ruszając z Troon i korzystając z południowo-zachodniego wiatru skierowaliśmy się na północ w kierunku Crinian Canal. Kanał jest znacznym skrótem w drodze na północ. Pozwala również ominąć niekorzystne warunki wiatrowe. Kosztuje jednak ok. 150 funtów za przejście



Fot. 1 Crinian Canal

w jedną stronę. Żegluga kanałem trwa jeden dzień i odbywa się pośród malowniczych krajobrazów. Atrakcją (przynajmniej na początku) są ręcznie obsługiwane śluzy. Brzegi kanału są nieumocnione, a miejscami jego szerokość spada do kilku zaledwie metrów. Północne wejście kanału (miejscowość Crinian) położona jest wśród niewysokich wzgórz. Wilgotny klimat sprzyja roślinności, której zieleń jest wyjątkowo soczysta. W Crinian do obejrzenia są ruiny zamku, a niewielka stocznia pozwala na dokonanie napraw.

Poza stocznia, sklepem żeglarskim i toaletami nie znaleźliśmy żadnych innych dostępnych usług, nawet sklepu spożywczego.

Z Crinian kierujemy się na północ w kierunku Stornoway na Hebrydach Zewnętrznych. Pomoce nawigacyjne z których korzystaliśmy to *Reeds Nautical Almanach 2010* oraz mapy *Imray C63, C64, C65, C66 i C67*. W dalszej drodze na Islandię jedziemy na *BA 245 Scotland*

to Iceland. Żegluga po Morzu Hebrydzkim była uporczywą halsówką pod N-NE 3 do 7. W Stornoway chowamy się przed północnym sztormem. Marina jest niewielka i zajęta niemal w całości przez rezydentów. Przyjezdni, a zwłaszcza większe jachty stają longside do kutrów rybackich. Wbrew pozorom nie jest to towarzystwo niemiłe. Z rybakami ławo nawiązujemy znajomość, a cumowanie do burty zwalnia nas od konieczności trzymania wachty przy cumach (pływy). Bez żadnej zachęty z naszej strony rybacy przez długi czas próbują uruchomić agregat aby dać nam prąd. Stornoway jest małym miasteczkiem bez większych atrakcji turystycznych, za to z przemyłymi ludźmi. W sklepie rybackim sprzedawca z własnej woli proponuje zakup znacznie tańszych (a podobno tak samo dobrych) odpowiedników dla oryginalnych filtrów oleju Perkinsa. Choć nie jestem zwolennikiem zamienników, tym razem się zламаłem, temu Szkotowi po prostu nie sposób było nie wierzyć.

Zamurowani przez sztorm zwiedzamy okolice miasta. Za kilka funtów dojeżdżamy autobusem do Calanish Stones, kamiennego kręgu przypominającego Stonehenge. Pogoda typowo szkocka: ciemne chmury, mgła i padająca mżawka, to idealny klimat do odwiedzania



Fot. 2 Callanish Stones

takich miejsc. Calanish Stones kryje w sobie jakąś tajemnicę i mimo upływu tysięcy lat od czasów budowy nie mam ochoty naruszać jego spokoju. Zwiedzanie ograniczam do obejścia go dookoła.

Wreszcie sztorm skręca kark i możemy ruszać dalej. Kurs Wyspy Owcze i wreszcie wypływamy na ocean. Towarzyszą nam rozmaite morskie zwierzaki. Pojawiają się pierwsze wieloryby, co prawda to jeszcze nie Humbaki ale radochy mamy po pachy.

Pogoda na tym obszarze jest bardzo zmienna. Szybko przemieszczające się nize nie pozwalają na stabilizację wiatru, który zmienia się co kilka godzin. Po dwóch dobach żeglugi na ranem zbliżamy się do celu. Mimo że jesteśmy w odległości kilku mil, wyspy są całkowicie niewidoczne w zasłonie mgły. Dociera do mnie jak ogromną pomocą jest dzisiaj GPS. Można sobie wyobrazić jak przed erą GPS-ów trudno było w nie trafić i wśród nich żeglować.



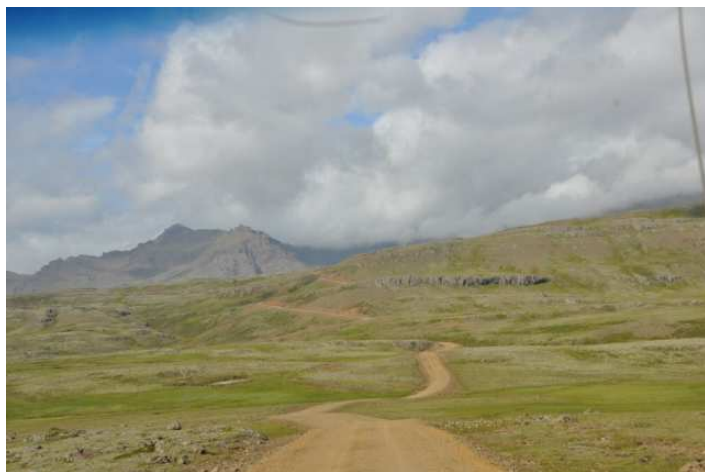
Fot. 3 Wyspy Owcze

Wyobraźmy sobie kilkudniowy przelot, kiedy pozycje zliczone stają się coraz bardziej wątpliwe, działają prądy o bliżej nie znanej sile i kierunku, nie możemy zdjąć pozycji astro (chmury), no a same wyspy toną w oparach mgły i są niewidoczne nawet z bezpośredniej bliskości. Wpływając między nie natrafiamy na silne prądy (nawet do 12 węzłów) o bardzo skomplikowanym układzie. Prądy, przeciwprądy, wiry i obszary spokojnej wody mieszają się ze sobą w wąskich cieśninach między

wypami. Chylę czoła przed tymi, którzy żeglowali tu dawniej.

Cumujemy w stolicy wysp Thorshavn, longside do miejskiej kei. Wyspy Owcze nie należą do Unii Europejskiej (choć są terytorium zależnym od Danii) więc niezbędne są paszporty. Powszechne zainteresowanie i dużą sympatię wzbudzała duńska nazwa polskiego jachtu. Isfuglen to po polsku zimorodek, aczkolwiek duńska etymologia tego słowa jest zupełnie inna i oznacza żelaznego lub stalowego ptaka.

Zwiedzanie wyspy ograniczamy do okolic Thorshavn. Wielogodzinna piesza wycieczka pozwala poczuć klimat wysp. Krajobrazy są isticie tolkienowskie. Błądząc wśród mgieł w trawiasto skalnym terenie mam wrażenie, że zaraz wyłonią się ruiny Amon Sul. Nie tylko mnie przychodzi to do głowy – w pobliży rozlega się wołanie Froodo. Mija doba, czyli górny akceptowany przeze mnie czas postoju w porcie etapowym. Trzeba ruszać dalej, ale wybranie momentu odcumowania nie jest sprawą prostą. Chcę przeciąć archipelag wąską cieśniną, ale płatanina prądów jest tak skomplikowana że długo siedzę nad atlasem próbując obliczyć optymalny moment startu. Naszą podstawową pomocą nawigacyjną była „*Faroe, Iceland and Greenland*” Imraya, wystarczająca na krótkie odwiedziny. Dla tych, którzy chcą pozełgować po wyspach dłużej polecane są atlasy prądów



Fot. 4 Droga na Vatnajokull

lokalnego wydawnictwa. Co prawda po farersku, ale za to z mapkami w ogólnoludzkim i cyframi arabskimi. Mimo że mamy pływ kwadraturowy prądy są silne. Prędkość nad dnem utrzymuje się w okolicach 10 węzłów. Za zachciankę bliższego przyjrzenia się urokliwej zatoczce zapłaciliśmy mozołem przedzierania się pod przeciwprąd aby wrócić do głównego, korzystnego nurtu. Z cieśniny wyskakujemy jak korek z butelki szampana. W pobliskiej zatoce próbujemy złowić coś na

obiad, ale zbyt lekkie ciężarki nie dochodzą do dna. Czas ucieka i musimy zniknąć, bo niedługo prąd się odwróci. Niestety wiatru jak na lekarstwo i Wyspy Owce żegnamy płynąc na silniku. Pogoda poprawia się, mgły zanikają a wyspy pokazują się w pełnej krasie. Przy dobrej widzialności kilkusetmetrowe szczyty widoczne są z dziesiątek mil. Po dwóch dobach żeglugi dostrzegamy góry południowo-wschodniego wybrzeża Islandii. Na pokrycie Islandii mieliśmy generalkę BA 2897 *Iceland* oraz mapy drogowe w skali 1:300000 BA 2898, 2899, 2900, 2901, 2902. W praktyce okazało się, że drogówki były mało użyteczne. Głębokości dookoła Islandii są znaczne, dno opada bardzo szybko, a potrzeb istotnego zbliżenia się do brzegu zasadniczo nie było. Na podejściach do portów wykorzystywaliśmy plany z wymienionej wcześniej locji oraz mapy podejściowe. Generalnie używaliśmy map brytyjskich (wydawały się łatwiejsze do korekty, która jest publikowana w internecie), ale godne polecenia są również mapy islandzkie (<http://www.lhg.is>), zwłaszcza że dostępne są szczegółowe mapy podejściowe dla prawie całego wybrzeża. Po dostrzeżeniu wyspy kierujemy się do portu Hofn. Locja podaje, że prądy na wejściu w syzygii osiagają dziesięć węzłów. Skąd taki prąd przy półtora metrowym skoku pływ? Rzut oka na mapę wyjaśnia zjawisko. Port leży wewnątrz dużej laguny i jakoś ta ogromna masa wody musi się wlewać i wylewać. Wejście możliwe jest w okresie od godziny przed do godziny po wysokiej wodzie, ale tu pojawia się problem. Nie znamy tej godziny. W odróżnieniu od innych portów Islandii Imray nie podaje tej informacji, a port control mimo kilkukrotnego wołania milczy (może dlatego że było to w nocy).

Próbuję obliczyć HW Hofn na podstawie HW w Reykjaviku i znajomości kierunku i prędkości fali pływowej. Wynik wyszedł dziwny (jak się później okazało dość zbliżony do rzeczywistości) bo wysoka woda dociera do Hofn gdy w Reykjaviku pojawia się następna wysoka woda. Na szczęście nie musiałem sprawdzać poprawności tego szacowania, gdyż nagle odzywa się coast guard. Są tak mili, że obiecują obudzić stację pilotów i po dłuższej chwili mamy informację o wysokiej wodzie. Musimy na nią trochę poczekać, a potem

przepuszczamy kilka statków oczekujących na możliwość wyjścia i wreszcie wchodzimy do portu. Na brzegu wita nas odprawa oraz fantastyczne, zajmujące połowę horyzontu lodowce. Mimo że Islandia jest sygnatariuszem układu z Schengen obowiązują odprawy dla jachtów przypluwających z poza wyspy. Odprawa jest dość długa, bo wypełnia się formularze jak dla statków, a obszarem szczególnej troski jest alkohol. Kwity z odprawy trzeba zachować i w miarę możliwości przyczepić w widocznym z zewnątrz miejscu (my przykleiliśmy je od wewnątrz do szyby owiewki). Ułatwiamy tym pracę policji, która raz czy dwa składała nam wizytę, ale kwit za szybą natychmiast wyjaśniał sytuację i to niezależnie od tego czy byliśmy na jachcie czy nie. W Hofn nie znaleźliśmy niczego godnego uwagi, no może poza lokalną restauracją gdzie za odpowiednik 150 PLN dostaliśmy ogromną porcję ogonów Langusty, a do tego skorupiaka w całości. Żeby dostać się do interesujących miejsc praktycznie zawsze potrzebny jest samochód. Niestety wypożyczalnie są chyba tylko dwóch miastach Reykjavíku



Fot. 6 Jokulsarlon

i Akureyri. W Hofn za około 160 PLN od osoby wynajmujemy busa z kierowcą, który wiezie nas na Vatnajokull największy lodowiec w Europie. Lodowiec jak lodowiec, jak ktoś widział jeden to widział je wszystkie (przynajmniej takie są moje wrażenia po obejrzeniu kilku z nich). Za to prawdziwą rewelacją jest droga do niego. Kilkanaście kilometrów pod górę, z widokami zmieniającymi się jak w kalejdoskopie i trzaskającymi bez przerwy migawkami aparatów. Jak ktoś ma na zbyciu 100



Fot. 5 Wulkany Vestmannaeyjar

Euro, to może wynająć skuter śnieżny i wybrać się z przewodnikiem na wycieczkę po lodowcu. Nie skorzystaliśmy, ale wracająca z niej grupa była wyraźnie pod wrażeniem. Z lodowca jedziemy do Jokulsarlon, lodowcowej laguny gdzie oderwane od czoła lodowca bryły lodu powoli płyną rzeką i wpadają do oceanu. Miejsce to jest licznie odwiedzane przez turystów, co nie dziwi bo widoki zapierają dech w piersiach. Pełen wrażeń dzień kończy się. Wracamy na jacht, bo czas ruszać dalej. Kurs wiedzie na Vestmannaeyjar, uroczą wysepkę na południowym wybrzeżu Islandii. Wejście do portu wygląda jak kanion wyrąbany w litej skale ogromnego krateru, w kalderze którego rozsiadło się miasteczko. Nad miastem górują dwa wulkany. Jeden z nich wybuchł w 1973 r. o mało nie doprowadzając do zagłady miasta. Strumienie lawy zalewające kanał portowy powstrzymano wodą sikawek strażackich.

Część miasta została zasypana popiołem i dziś można ją oglądać jako nowożytne Pompeje. Na oba wulkany biegną ścieżki, można również zejść na samo dno krateru. W porcie znów nawiązujemy znajomość z rybakami. Tym razem są to Polacy pracujący na islandzkim kutrze. Bardzo narzekają na brak mocnego alkoholu. Mawiają "Islandia to dziwny kraj, śluby dają pedałom, a wódki kupić nie można". Widzimy szansę na dobry uczynek i w prezencie dostają od nas dużą „Finlandię”. Nie mogą się nadziwić, że tak cenną tutaj rzecz oddajemy przypadkowo spotkanym ludziom, ale przecież u nas i tak nie ma tego kto pić. Rewanżują się

kilkoma kilogramami Langust i ryb. Nie przejemy ich do końca rejsu. Dzień zbliża się do końca i jak zwykle trzeba zniknąć. Prognozy nie są dobre. W nocy E7-8, cichnące w ciągu dnia, a potem słabe wiatry z NW. Wychodzimy pod zdrową szóstkę. W kanale oczywiście spotkanie z promem, ale jedziemy swoje. Nie czas na kurtuazję. Reszta nocy to żegluga z wiatrem na kilku metrach kliwra. Jedziemy 7-8 węzłów i taka jazda wszystkim się podoba, zwłaszcza że czasu nie zostało nam zbyt wiele, a fiordy zachodnie wszyscy chcą zobaczyć. W ciągu dnia zgodnie z prognozami wiatr cichnie. Reykjavik zostawiamy po prawej i kierujemy się na północ do Olafsvik, małej osady liczącej kilkadziesiąt domów i jeden basen. Baseny są bardzo charakterystycznym elementem kultury islandzkiej. Znaleźć je można chyba we wszystkich, nawet najmniejszych miejscowościach. Koszt wstępu na ogół nie przekracza 10 PLN, a moczyć się można do oporu. Często baseny są odkryte, co nie przeszkadza korzystać z nich Islandczykom nawet gdy leży śnieg. My kąpaliśmy się przy temperaturze powietrza nie przekraczającej 13 stopni. Dwanaście kilometrów od miasteczka znajduje się lodowiec



Fot. 7 Droga na Snafellsjokull

Snafellsjokull cel naszej wizyty. Lodowiec jak lodowiec (już o tym było), ale droga do niego była niesamowita. Wycieczka mimo że męcząca (bo stale pod górę) pozwoliła chyba najbardziej posmakować Islandię. Wydaje się, że nawet setki kilometrów samochodem które zrobiliśmy później nie mogą równać się z tą krótką wycieczką. Największe wrażenie robiła surowość tej krainy, a jednocześnie jej niesamowita zmienność. Od

tolkienowskich zielonych dolinek, przez pokryte mchami wzgórze, po pola lawy, doliny aluwialne i biel lodowca. I to wszystko na dystansie dwunastu kilometrów.

Po powrocie i dobrej kolacji oddajemy cumy i kierujemy się do Reykjavíku. Korzystając z nordwestowej trójki mamy szansę postawić spinakera i już po dwóch godzinach żagiel stoi radośnie ciągnąc nas do przodu. Do portu wchodzimy nad ranem i zajmujemy ostatnie wolne miejsce w miejskiej marinie. Następnego dnia wynajmujemy busika i jedziemy na całodniową wycieczkę. Zaczynamy od Þingvellir gdzie obradował najstarszy parlament w dziejach Islandii, i jednocześnie miejsca styku płyt kontynentalnych. Rozsuwające się płyty tworzą



Fot. 8 To nie Geysir, ale jego mniejszy brat

ogromne szczeliny i bruzdy. Następny w planie wycieczki jest Geysir, słynny gejzer wyrzucający wodę na kilkadziesiąt metrów w górę mniej więcej co 10 minut. W dalszej kolejności odwiedzamy Gullfoss, największy wodospad Islandii. Jest przepiękny i bardzo malowniczy. Tłumy turystów nikną wobec jego ogromu. Na koniec jedziemy odwiedzić tego, który sprawił tyle kłopotów w Europie – wulkan Eyjafjallajokull. Próbuje się dostać do niego od północy. Wjeżdżamy w dolinę po lewej ograniczoną stromymi, zielonymi wzgórzami, poprzecinanymi małymi wodospadami, u stóp

których często wyrasta mały domek w otoczeniu kilku drzew. Po prawej rozciąga się masyw wulkanu. Ciemny, złowrogi, tonący w chmurach i tumanach niesionego wiatrem pyłu. Środek to płaska jak stół dolina zalewowa pokryta żwirem i otoczkami. Zastanawiamy się jak te malownicze wzgórze przetrwały ostatnią erupcję. Rozwiązaniem zagadki są kierunki wiatru,



Fot. 9 Wodospad Seljalansfoss

które skierowały pyły nad Europę, oszczędzając pobliską dolinę. Szutrowa droga kończy się na brzegu strumienia wypływającego z lodowca. Dalsza jazda możliwa jest jedynie dla samochodu terenowego. Zawracamy i próbujemy podjechać do wulkanu od południa. Jadąc celowo zapuszczamy się w boczne drogi i raz po raz trafiamy na ciekawe miejsca. Zupełnie przypadkiem odkrywamy Seljalansfoss, wodospad który był chyba najpiękniejszym odwiedzionym miejscem. W jednej z bocznych dolinek masywu wulkanu widzimy jego działalność. Ogromny zalew ciemnej lawy pokrywa zbocza gór i wnętrze doliny. Rajska dolina zamieniona w wulkaniczną pustynię.

Robi się późno i szosą nr 1, która okrąży wyspę dookoła wracamy do Reykjavíku. Dla mnie to już koniec rejsu, choć kilka osób zostaje jeszcze jeden dzień i wybiera się samochodem na fiordy zachodnie.

Zawsze słyszałem że na Islandię się wraca i bez wątpienia kiedyś tam wrócimy. Zdjęcia z rejsu można znaleźć na <http://www.shackleton2015.pl/galeria>.