

# ISLANDIA

Każdy ma jakiś Swój Prywatny Mount Everest.

I czasem gotów jest poszarpać nawet ostatnie portki, żeby na niego wleźć.

O Islandii marzyłem już od dawna. Wyczytałem i nauczyłem się na pamięć wszystkiego co było dostępne - nawet pamiętnego artykułu w ŚM gigantów, którzy objechali wyspę na pohitlerowskich Zundappach.

Nic co naprawdę wartościowe nie przychodzi łatwo. Tak też było z naszym wyjazdem. Przygotowania zajęły równo 2 lata i były... no, nieźle popierdolone.

Trzeba było pokonać trzy zasadnicze problemy:

Po pierwsze, drugie i trzecie: KASA

A konkretnie kasa za prom. Przeliczając po kursie z dnia wykupienia biletu (czerwiec 2003) wyszło 4021 zł na osobę + moto w obie strony.

Taka kwota była dla nas zaporą absolutną i już. Próbowaliśmy różnych rzeczy. Znaleźliśmy nawet sponsora, który oferował nam swoje motocykle na wyprawę, ale po paru miesiącach wycofał się z odpłatności za promy, więc daliśmy sobie spokój z dalszą współpracą. W poszukiwaniu kasy zmieniliśmy motocykle na tańsze - Dada sprzedał wychuchanego DR Biga i kupił wystużoną Africę RD04, przy której spędziłem sporo upojnych godzin, by zapewnić jej wystarczającą sprawność. Ja natomiast, pozbyłem się ze łzami w oczach najwspanialszej maszyny turystycznej jaką stworzono na tej planecie; czyli BMW R100GS Paris - Dakar Classic i kupiłem Transalpa, którego znienawidziłem od pierwszego wejrzenia. Tak oto miłość do sprzętu spłonęła na ołtarzu chęci poznania świata, ale srał pies uczucia, kiedy taka przygoda czeka!! Tak się składa, że trochę później dane mi było sromotnie odszczekać wszystkie obelgi jakie lekkomyślnie ciskałem na tego niepozornego bzyka - spełnił w 101% wszystkie wymagania i podołał tam, gdzie inne jeździadła dawno by wymiękły.

Przygotowanie maszyn (nowe opony, drobiazgowo przeglądy i regulacje, wymiany płynów itp.) oraz skompletowanie sprzętu turystycznego; w tym dorobienie specjalnych szpilek do namiotu itp. załatwione były już od dawna.

Pozostała jeszcze tylko parodniowa randka w garażu z pożyczonym migomatem (dzięki Ci jeszcze raz, Karamba!), w trakcie której splodziłem pancerne gmole i bagażniki. Potem solidne zakupy chińskich zupek itp. liofilizatów, konserw, sucharów etc.

(Hurra!! Przepiękna w TESCO!!). Oczywiście trzeba było też skoczyć do Czech po rum (Pozor: najlepsi je od Martina Placka!), który jest najlepszym i najtańszym środkiem do dezynfekcji wody jaki znam. I najsmaczniejszym.

Potem trzeba było drżącą ręką wywalić resztę krwawicy na biurko pani w biurze Polferries, za fax-voucher, który na przystani promowej wymienia się na normalne bilety, no i można się było pakować.

Po całej masie podobnych zabiegów przyszedł w końcu TEN dzień. A właściwie noc. Czwarty lipca, godzina mniej więcej 4:00. Zaspani jak małe psiaki, wytoczyliśmy nasze objuczone sprzęty i potoczyliśmy się dziarsko na zachód.

Uwaga! Mam pytanie! Czy kiedy rozpoczynacie jakąś dłuższą wyprawę, to przez pierwsze 10 km jedziecie napompowani po rzęsy jakąś taką dziwną euforią i radością? Że w końcu się udało, i nareszcie cały ten syf zostaje za plecami, a przed Wami już tylko wolność i sama radość życia bez śmietnika codziennych spraw? Każdy pewnie odczuwa to inaczej, ale dla mnie te pierwsze 10 km, to prawie jak orgazm. Rzućcie jakiegoś posta, jeśli czujecie podobnie.

Niemieckie autobahny dłużyły nam się niemiłosiernie. Już wiem co czuł Kolumb, kiedy uparł się, że jednak odkryje tą cholerną Amerykę, a Atlantyku jakoś nie ubywało i nie ubywało... Od Berlina, aż do granicy Danii jechaliśmy w deszczu równie nudnym i jednostajnym jak cała germania. Na stacji benzynowej niedaleko Redensburga miało miejsce małe ożywienie akcji. Dada zapomniał na chwilę o ekstremalnie szerokim objuczeniu swojego sprzętu i zahaczył kufrem stojącego Transalpa. W efekcie prawe lustro przez dalszą drogę pokazywało świat za moimi plecami jako układankę z kanciastych puzzli, a końcówka dźwigni hamulca oddaliła się w kierunku trawnika po krzywej balistycznej.

Jako, że głupio się gania w deszczu po autostradzie bez przedniego hebla, udaliśmy się na poszukiwania czegoś, czym dałoby się dźwignię zastąpić. Oczywiście mieliśmy

zapasową... ale tylko sprzęgłową. W końcu trafiliśmy na odpowiedni sklep, kupiliśmy co trzeba i temat został definitywnie zakończony.

Pod koniec tego mozolnego i nudnego dnia wylądowaliśmy w jakimś podmokłym łasku gdzieś w geometrycznym środku Danii.



Następny dzień był pogodny jak malowanie.



Przemknęliśmy przez cukierkową, czystą i schludną Danię i spokojnie doturlaliśmy się do przystani promowej w Hanstholm.



Byliśmy trochę za wcześnie więc poszwendaliśmy się po nabrzeżu, pogadaliśmy z polskimi rybakami, których trawlerzy (chyba 8 jednostek) akurat parkowały w porcie i w końcu załadowaliśmy się na prom.



Sam prom Norrona gdzieś gdzieś śmierział jeszcze świeżą farbą; był zwodowany wiosną 2003 - to jego pierwszy sezon, w którym zastąpił starą łajbę o tej samej nazwie. To jedyny prom samochodowy obsługujący połączenie z Islandią. Od zeszłego roku miał kursować przez cały rok - do tej pory latał tylko od wiosny do jesieni. Załoga liczy ok. 100 osób, z czego równo 50 stanowią Polacy. Dowiedzieliśmy się o tym w trochę niefortunny sposób; uświadomiła nam ten fakt stewardesa, w czasie kiedy wymienialiśmy kilka uwag na temat jej wdzięków :) Ale i tak wszyscy przecież wiedzą, że nie ma to jak zdrowa Polska dziewczucha :)

Razem z nami wjechało na pokład ok. 20-30 innych motocykli. Do tego na Wyspach Owczych (o tym potem) dosiadło się jeszcze ok. 15 maszyn płynących z Bergen w Norwegii. Były tam prawie wyłącznie cięższe lub lżejsze wyroby enduropodobne, z czego znaczna większość z Niemiec. Statystycznie rzecz ujmując, najwięcej było maszyn BMW serii GS, przy czym tych 2 zaworowych było mniej więcej tyle samo, co pozostałych beemek.



Przy okazji sztafowania maszyn w specjalnych bramkach na pokładzie samochodowym, poznaliśmy kilku fajnych typów. Zresztą po samych maszynach widać, że przeważały "wytrawne globtrotuary" - naoglądałem się na ich kufrach nalepek z całego świata, ale tylko jeden stary dziadek na rowerze przyznał się że był w Polsce... Był z Belgii więc nic dziwnego - niemieccy turyści jak wiadomo do Polski nie jeżdżą, no chyba że w celu



podziwiania "dawnej ojczyzny" albo po odbiór cudem znalezionego auta. No... może trochę przesadziłem, ale niewiele.

Była też na promie ekipa rowerowa z Australii, ale nie chcieli z nami gadać. Uznali nas za "niehigienicznych" kiedy się dowiedzieli, że to co wkładamy na obiad, to przeterminowane musli z przeceny, zalane wodą z kibla i czeskim rumem dla dezynfekcji ;-)) Chyba coś popieprzyliśmy w czasie tłumaczenia, ale bariera językowa była zbyt wysoka. Nasz "easy english" nadaje się może do sklecenia zapytania o drogę do toalety na dworcu, ale bardziej wyszukane konwersacje niestety nam nie wychodzą.

Najtańszy bilet obejmuje nocleg w tzw. kuszecie, czyli stalowej klitce o wymiarach 2,5 x 4,0 m. W taką konserwę wciśnięto po trzy, dwu- lub trzypiętrowe łóżka.



Z Danii na Wyspy Owcze było nam dane płynąć w 6-cio osobowej wersji, a potem w 9-cio osobowej. Totalną bzdurą w takim apartamencie są drzwi - wąskie, dwuskrzydłowe, otwierające się tylko do środka. Ciężko przez nie przeleźć na zewnątrz, zwłaszcza z bagażem pod pachą. Nie chcę nawet myśleć co działałoby się w przypadku paniki na pokładzie...

Poza tym felerem, łajba jest naprawdę super. Cicha, prawie bez wibracji (nie to co nasze Bałtyckie brytfanny) i świetnie wyposażona. Za friko można wymoczyć się w basenie, odgrzać gnaty w saunie, a nawet pokiwać czymś ciężkim na siłowni. Tylko solarium jest na monety, ale to przybytek dla dziewczyn i gejów w dresach.

Mają tam oczywiście sklep wolnocłowy. Markowe gorzały są faktycznie tańsze, ale browar był tylko w 2 gatunkach i małych opakowaniach, do tego po niezbyt ciekawej cenie.

No cóż, jak się chce włóczyć po świecie, to trzeba się czasem pogodzić nawet z tak porażającą tragedią jak brak zasilania w piwo.

W holu na jednym z pokładów wisiał sobie na ścianie spory ekran pokazujący zrzutkę z monitora komputera nawigacyjnego. Fantastyczna zabawka - mieliśmy w real time pokazaną pozycję łajby względem lądu, kurs rzeczywisty i pozorny, prędkość i kupę innych informacji. Można było przewidzieć kiedy będzie się mijalo platformy wiertnicze albo wysepki, a nawet obserwować jak Norrona manewruje w porcie, zręcznie jak wózek widłowy z paletą marmolady.

Cały następny dzień szwendaliśmy się po promie i korzystaliśmy z czego się da. Poznaliśmy sympatycznego niemiaszka - akurat czytał "Dzienniki Gwiazdowe" Lema. Przyjechał oczywiście R100GS P-D, bo niby czym innym? Zresztą był już nim w Indiach i Afryce, więc wie co jest wart, ale mówił że ma ostatnio problemy z prądami. Próbowałem mu wytłumaczyć, że po takim przebiegu lubią się kończyć szczotki w alternatorze, ale i to lingwistycznie zadanie znacznie mnie przerosło. Za to bez problemów zrozumiałem jego opinię, kiedy dowiedział się, że też miałem taki sprzęt, ale go sprzedałem i kupiłem Transalpa. Gość użył wtedy międzynarodowego gestu oznaczającego gwałtowny odruch wymiotny... Przyznałem mu rację, po czym cały zdołowany zakończyłem rozmowę i poszedłem się zdezynfekować rumem dla pocieszenia.

Po dwóch dobach pływania przyszedł czas trochę pojeździć. Przed piątą rano (czasu lokalnego, czyli CET-1) pokładowa szczekaczka oznajmiła w 5-ciu językach, że trzeba zbierać manele i spadać, bo prom właśnie cumuje w Torshavn na Wyspach Owczych. Zgodnie z rozkładem jazdy mamy tu przymusowy postój przez 2 dni, w czasie których Norrona zasuwa do Bergen w Norwegii po następnych chętnych na szwendanie się po Islandii.

Mieliśmy szczerą ochotę zejść na suchy ląd, ale nam nie wyszło. A to z racji braku takowego... Wyjechaliśmy z promu prosto w przecudną, orzeźwiająca ulewę, która co parę godzin zmieniała się w mżawkę itd. No i fajnie. Przynajmniej się nie kurzyło.

Kawalkada Defenderów, Pajero, Landcruiserów, Trooperów, Patroli itp., razem z GS-ami, Africami, XT-kami, KLR-ami, Tenerami, BIG-ami i małym stadkiem rowerów ruszyła

grzecznie prosto na kemping lub do hotelu. A my oczywiście potoczyliśmy się prosto przed siebie, bo niby co innego można zrobić z tak pięknie (i wcześniej) rozpoczętym dniem? Ktoś, gdzieś, kiedyś napisał, że Wyspy Owcze są nieciekawe i że nie ma tam nic godnego uwagi. Widocznie tam nie był, albo jest kretynem. Wprawdzie nie ma tam McDonaldów, katedr czy cerkwi z połączanymi kopolami, ale klimat tej krainy jest fantastyczny! Ciche, opatulone chmurami, potężne masywy zielonych wzgórz, ciągnące się w zamgloną nieskończoność działały na nas jak muzyka medytacyjna dla kobiet w ciąży.



Wąskie i kręte, ale w super stanie, drogi prowadziły nas w głąb świata, jakby pokrytego zieloną wykładziną podłogową.





Do popołudnia, zgodnie z tutejszym klimatem, niebo wydzielalo znaczne dawki wilgoci. Zeby nie rozcieńczać sobie nadmiernie paszy, zmuszeni byliśmy do poszukiwania różnych namiastek dachu, pod którym dałoby się zmontować coś do żarcia.



Za to bieżącej wody było wszędzie pełno.



Przy okazji przyswajania kawy pod wiatą przystanku autobusowego, poznaliśmy fajne dziewczyny z Grenlandii. Nasi rybacy spotkani w Hanstholm opowiadali, że Inuici są wyjątkowo szpetną rasą, ale okazało się to totalną bzdurą, jak większość tego typu uprzedzeń.

Po południu zaczęło się wypogadzać i odtąd, aż do końca naszego pobytu na Faroe Island mieliśmy niespotykanie piękną (czytaj: suchą) pogodę.





Korzystając z tego daru natury szwendaliśmy się po górkach, bawiliśmy się w ganianego z owcami, których całe tysiące łążą gdzie popadnie po całej wyspie i podziwialiśmy Atlantyckie wybrzeże.



Jedyny problem z jakim się borykaliśmy, to znalezienie możliwie mało obsranego przez owieczki i inne bydło, miejsca na rozbicie namiotu...





Łącząc luzem zwierzaki bywały bardzo ciekawskie i trochę natrętne - stado młodych byczków prawie zżarło nam namiot, a owca - złodziejka wydlubała Dadzie butelkę oleju silnikowego z bagażu. Na głupią owcę wystarczyło porządnie wrzasnąć, ale przeprawa z bykami była trochę trudniejsza - na szczęście cała ta corrida skończyła się bez ofiar w ludziach, sprzęcie i rogaciźnie.

Ani się obejrzelśmy, a dwa dni przeleciały i trzeba znowu ładować się na prom. Następnego dnia - czyli w czwartek (10.07.03), ok. 8:00 czasu lokalnego stajemy w końcu na islandzkiej ziemi. Przystań promowa w Seydisfjörður tonie we mgle i ulewnym deszczu. Na termometrze +4°C, a potężny wichur radośnie huśta naczepami TIR-ów stojących na

nabrzeżu. Celnik na widok naszych zmoczonych gęb, rzuca szydercze "Welcome to Iceland" i po chwili ruszamy na oślep, realizować nasze marzenia.



Przepychając się przez ulewę i walcząc z wiatrem zasuwamy dziarsko na północ - chcemy podciągnąć kawałek wzdłuż wschodniego wybrzeża wyspy w kierunku gór Smjorfjoll. Liczyliśmy na to, że pasmo gór odetnie nas od złej pogody, ale się przeliczyliśmy. Poznaliśmy za to uroki pokonywania górskich dróg o 3 cyfrowym oznaczeniu - czyli tych raczej kiepskich.





Widoczność była żadna, a szkoda, bo przybrzeżny odcinek drogi 917 jest ponoć całkiem malowniczy. Z racji utrudnień w podziwianiu bardziej oddalonych obiektów, daliśmy sobie chwilowo spokój z szukaniem ładnych krajobrazów i przerwaliśmy się na coś bliższego i konkretniejszego.

Gnani przez nieustającą ulewę pomknęliśmy mniej więcej na zachód, w kierunku wodospadu Dettifoss - najpotężniejszego na Islandii.



Nie jest to ani najszerszy, ani najwyższy wodospad, ale przepuszcza podobno większą masę wody niż inne wodospady na wyspie. Faktycznie - huk robi potężny, a kanion dzikiej, lodowcowej rzeki Jokulsa a Fjollum robi niesamowite wrażenie.



Kilkadziesiąt km dalej leży następny cud natury - ciąg geotermalnych sadzawek i źródełek śmierdzącej siarkowodorem pary, czyli wulkan Krafla.



Niesamowite miejsce - ziemia bulgocze, syczy i paruje, a łażenie gdzie popadnie może skończyć się wdepnięciem w kałużę wrzącego błota, pełnego jakiejś szatańskiej chemii.





Niedaleko leży fantastyczne jezioro Myvatn, pełne niesamowitych formacji zastygłej lawy. Zatrzymujemy się tam na nocleg, ale będąc pod wrażeniem tej cudnej okolicy zostajemy o dzień dłużej.



W międzyczasie poprawiła się pogoda i wyrzało słońce, pozwalając lepiej podziwiać krajobraz jak ze starych filmów S-F. Nic dziwnego, że w tych okolicach ćwiczyli poruszanie się w terenie, amerykańscy astronauta przed misją Apollo. Park krajobrazowy jez. Myvatn obejmuje też Dimmuborgir (po islandzku: "mroczne zamki") - skalne miasto utworzone przez potężne formacje lawy zastygłej w bajecznych kształtach.







Przy okazji pętania się po okolicy okazało się, że jedyna mapa Islandii jaką można dostać w Polsce (niemieckie wydanie Freytag & Berndt) jest warta tyle co śliczny kolorowy papier pakunkowy - rozmieszczenie stacji benzynowych jest w niej określone chyba przez pijanego różdżkarza. Żeby nie stanąć z pustym bakiem na jakimś odludziu, trzeba mieć islandzkie wydanie mapy drogowej (i kanister).

Dalsza droga wiodła nas przez Akureyri - drugie co do wielkości miasto Islandii, gdzie zrobiliśmy szybkie zakupy. Jadąc dalej na zachód przez malownicze polodowcowe doliny półwyspu Trollaskagi, dotarliśmy w końcu w okolice miasteczka Blonduos.



Nasze szutrowe opony zaczęły wykazywać ślady coraz szybszego zużycia, więc na następny dzień zaplanowaliśmy pierwszy atak na interior. Plan przewidywał przejazd między lodowcami Langjokull i Hofsjokull na południe, aż do słynnej miejscowości Geysir, drogą F35. Następnego dnia przyplątała nam się paskudna ulewa, więc nie chcąc tracić frajdy z podziwiania krajobrazu, spędziliśmy cały dzień w podgrzewanym geotermicznie basenie, wylaząc z wody tylko w poszukiwaniu żeru. Rano pięknie się roz pogodziło i zgodnie z powyższym planem ruszyliśmy naprzód. Droga okazała się w miarę przyzwoita, wbrew ostrzeżeniom miejscowych farmerów, a widoki na skalistą pustynię między dwoma lodowcami po prostu zwały z nóg.



W środku tej dzikiej krainy leży złożona z paru domków osada Kjolur, gdzie każdy chętny może do woli wymoczyć się w sadzawce zasilanej z gorących źródeł. Jako, że moczenie mieliśmy już zaliczone, pogadaliśmy tylko ze spotkanym tam Anglikiem z Manchesteru na BMW R100GS z (po konwersji z R80)'83 i śmignęliśmy dalej na południe.



Droga dalej była w miarę dobra - udawało się zapiąć 4-ty, a nawet 5-ty bieg, a widoki powodowały zaburzenia w oddychaniu. Po prawej - na zachodzie rozświetlał niebo lodowiec Langjokull, a po lewej z bezkresnej, czarnej, kamienistej pustyni wyrastała od czasu do czasu bazaltowa wieża, albo potężny kopiec wulkanu.







Czasem trzeba było przeprowić się przez jakiś strumień czy rozlewisko, ale były na tyle niewielkie, że udawało się to robić z marszu.

W końcu droga F35, straciła literę F i nawet pokryła się asfaltem, który doprowadził nas do wodospadu Gullfoss.



W międzyczasie znowu popszała się pogoda, ale nie na tyle by zasłonić ten wspaniały, złożony z kilku potężnych kaskad wodospad.



Parę km dalej znajduje się chluba Islandii czyli słynny Geysir - od którego wszystkie tego typu zjawiska wzięły swoją nazwę.



Niestety, ta sławna sikawka padła ofiarą swojej popularności - zamulili go turyści wrzucając do wylotu kamyki. Podobno da się go jeszcze obudzić wlewając mu do gardła parę wiader mydlin, ale nie mieliśmy pod ręką wiadra, a mydło było zbyt cenne.





Na poprawę nastroju ostał się jeszcze inny, mniejszy gejzer - Strokkur, który radośnie posikuje co kilka minut na ponad 15 m w górę, ku uciechu przemoczonej gawiedzi.

Następny dzień przeznaczaliśmy na zwiedzanie parku krajobrazowego Þingvellir. W nagrodę za wytrwałość dostaliśmy od Natury przepiękną pogodę, która nie opuszczała nas przez najbliższe dni.





Pingvellir to całkiem sympatyczne miejsce - pełne zieleni pleniącej się na rozległych polach lawy i strumieni spadających kaskadami z popękanych, bazaltowych wzgórz.

Nazajutrz czekała nas następna przeprawa przez interior. Tym razem z powrotem na północ, po zachodniej stronie lodowca Langjokull, drogą 550 i F578.







Od samego początku widoki powodowały u nas totalny opad szczęk. Rozciągająca się wokół kamienista pustynia miała tym razem kolor czerwono-brunatny, czasem czarny od bazaltowego pyłu, a gdzieś tam zielony od mchu porastającego pola poskręcanej w konwulsjach lawy.





Horyzont urozmaicały kamienne słupy i monumentalne kolosy wulkanów, przykrytych czasem lodowymi czapami, jak mały lodowiec Ok o wysokości 1141 m n.p.m., czy trochę większy Porisjokull (1350 m n.p.m.).





W miarę niezła droga gruntowa nr 550 doprowadziła nas w końcu do osady Husafell, gdzie uzupełniliśmy zapasy paliwa i wody. Przy okazji wrąbaliśmy obiad (nieśmiertelne chińskie zupki oczywiście i najtańszy chleb z przeceny). W poszukiwaniu jakiegoś spokojnego miejsca zdatnego do zmontowania obiadu, Dada omal nie utopił Afryki w niewinnie wyglądającym brodziku. Próbując wziąć z marszu bród na małej rzeczce, trafił akurat na wypłukaną dziurę o głębokości ok. 1,20 m. Na szczęście wyrwa była krótka i jakimś cudem udało mu się wygrzebać rozpędem na brzeg, bez zalania maszyny.

Po wysuszeniu Dady i jego sprzętu, ruszyliśmy dziarsko dalej na północ drogą F578. Teraz już nie szło nam tak gładko jak przedtem - droga prowadziła zachodnim skrajem płaskowyżu Hallmundarhraun, pokrytym potężnym polem spękanej lawy. Droga wiła się rozpaczliwie przez wielkie wysypisko czarnego gruzu, pełnego spiętrzonych, potrzaskanych płyt zastygłej lawy. Trzeba było zredukować do dwójki i mocno uważać, by nie wpaść w paszczę którejś ze szczelin, jakie łakomie rozdziawiały się po obu stronach stromego i krętego szlaku.

Pole lawy skończyło się równie gwałtownie jak się zaczęło i zniemacka zaryliśmy się w miążkim wulkanicznym pyle.



Na szczęście ta czarna mąka tuż obok drogi była porośnięta rzadką trawą i na tyle mokra, że dało się jakoś jechać. Przebrnęliśmy w końcu obładowanymi maszynami przez tę rozległą czarną piaskownicę i stanęliśmy przed brodem na sporej, lodowcowej rzece

Nordligafljot. Nurt w tym miejscu był bardzo szybki, a szerokość ok. 25 m. Wprawdzie nie było wiele głębiej niż do kolan, ale dno pokrywały kamienie z których najmniejsze były wielkości piłki do kosza, więc samodzielny przejazd był ryzykowny. Z przeciwnej strony akurat atakowała bród ekipa szwajcarów na lekkich enduro - prowadziła zajębiście dziarska babka w wieku ok. 40 wiosen. Próbowwała wziąć bród z marszu, ale na drugim metrze wywaliła malowniczą figurę i zalała do szczętu swojego KTMA 125. Wywlekliśmy ją wspólnymi siłami z wody, po czym ugruntowaliśmy przyjaźń szwajcarsko-polską wspólną akcją transportową pozostałego sprzętu.



Po drugiej stronie rzeki krajobraz zmienił się. Pola lawy i połacie pyłu ustąpiły miejsca rozległej pagórkowatej wyżynie pokrytej skalnym rumowiskiem, w którym połyskiwały nieliczne kałuże i strumyki.



Łatwa dotąd do odnalezienia droga, teraz podzieliła się na kilka słabo widocznych, równoległych śladów pozostawionych przez auta terenowe. Im dalej brnęliśmy na północ tym było gorzej. W końcu wszystko, co w potocznym pojęciu można by uznać za drogę, czy szlak znikło zupełnie.





Nie mamy GPS-u, a nawigacja w takim miejscu za pomocą mapy drogowej w skali 1:500 000 i starego ręcznego kompasu, nie zapewnia niczego poza utratą dobrego samopoczucia. Szukając na czworakach śladów opon na błocie, lub startej gumy zostawionej na kamieniach przez auta terenowe, brniemy uparcie dalej skacząc naszymi objuczonymi maszynami z kamienia na kamień, prawie trialową techniką.



Transalp jest stanowczo za niski - wiele razy wieszam go na wyższych głazach, po czym muszę go kłaść, ściągać z przeszkody, stawiać na koła i próbować jechać dalej. Na



szczęście jest na tyle lekki, że jakoś udaje mi się pokonywać nawet bardzo strome podjazdy, z czym wielkie problemy ma znacznie cięższa Afryka.

Na jednym ze stromych podjazdów Dadzie udaje się nawet zaklinować tylne koło między głazami w taki sposób, że Afri stoi idealnie pionowo - z przednim kapciem wycelowanym w niebo....

Ale wspólnymi siłami, w pocie czoła posuwamy się dalej. Po trzech godzinach gehenny licznik kilometrów pokazał zaledwie 10 km od brodu na Nordligafljot.



Wokoło od dłuższego czasu nie widać żadnych śladów aut, czy czegokolwiek. Mamy dość. Stajemy na płytkiej przełęczy, poniżej której błyszczy jezioro, którego oczywiście nie ma na mapie. Zgodnie z obranym azymutem musielibyśmy przez nie przejechać... Zostawiamy maszyny i ruszamy na zwiady. Powoli puszcza nam nerwy. Na powrót prawdopodobnie nie starczy paliwa, a wieczór już blisko. I wtedy stał się cud! Daleko, na zachodnim brzegu jeziora wypatrzyliśmy 3 małe domki - zabudowania jakieś zapomnianej farmy. Po następnej półgodzinie mozolnego przeciskania się przez skalne rumowisko,

usmarowani i poobijani wytaczamy się na ścieżkę, która doprowadza nas do zagubionej F578 i dalej na północ.



Po tym całym hardcorzeniu należał się naszym poobijanym gnatom solidny odpoczynek, więc następne dni spędziliśmy na lajtowej, beztroskiej włóczędźce po Fiordach Zachodnich.





Pogoda była wręcz cudowna - słońce nas trochę, ale kto by się przejmował takimi duperelami, kiedy od rana do wieczora widoki mijanej okolicy powodowały ostrą hiperwentylację. West Fjords to magiczna kraina, w której dzikie surowe góry wyrastają wprost z oceanu. Poskręcane szutrowe serpentyny wiodły nas krawędziami przepaści, na dnie których pieniał się Atlantyk.

Miejscami droga schodziła nad sam brzeg, gdzie czasem korzystaliśmy z okazji aby rozpaść ognisko z wyrzuconego przez morze drewna, poleniuchować i ugotować co nieco.





Zwykle parę km dalej droga wyrzucała nas na wysokie górskie przełęcz, czasem nawet powyżej pułapu chmur, gdzie panował już zupełnie inny klimat i inne widoki, by następnie gwałtowną spiralą spaść znowu nad brzeg następnego fiordu.



Przysięgam, że można śmiertelnie się zakochać w tym zmiennym krajobrazie...  
Za każdym winklem wybrzeże Fiordów Zachodnich odsłaniało jakąś nową niespodziankę -  
a to wyrzucony na brzeg wrak statku,



a to resztki orki czy innej morskiej padliny,



a to znowu ponad 300-tu letnie ruiny rybackiej chałupy.  
My jednak nastawiliśmy się na poszukiwanie rdzennych mieszkańców wybrzeża czyli fok,  
których podobno sporo tapła się w tych rejonach. Jakieś małodaty w rybackiej wiosce  
skierowały nas na totalne odludzie - leżącą na końcu półwyspu Selardalsheidi osadę



Selardalur. Stoi tam sobie maleńki betonowy kościół oraz pozostałości po domu i zagrodzie artysty rzeźbiarza z początku XX w.





Foki oczywiście znaleźliśmy tyle tylko, że z betonu. Były to dzieła mistrza - prymitywisty, ulepione z tego trwałego tworzywa. Teraz przynajmniej zapamiętamy do końca życia, jak jest "beton" po angielsku...

Za to znacznie lepiej nam poszło z poszukiwaniami innego charakterystycznego zwierzaka Islandii. Na wysokim klifie płw. Latravik, czyli Najbardziej Wysuniętym Na Zachód Punkcie Europy (300 km od brzegów Grenlandii), odwiedziliśmy potężną kolonię ptaków, zamieszkałą m.in. przez maskonury - całkiem sympatyczne ptaszki, które na dodatek w ogóle nie boją się ludzi.



Trzymając się dalej wybrzeża, zasuwamy w stronę płw. Snaefellsnes - ciągle mamy nadzieję zapolować na foki. Po za tym na wybrzeżu łatwiej znaleźć dogodne miejsce na

nocleg, opał i inne atrakcje, np. okrągłe pływaki z sieci rybackich, którymi można pograć w kręgle na plaży.

Niestety nie dane nam było objechać płw. Snaefellsnes. Kawalek za rybacką osadą Saurbaer, Afryka zrobiła ciche "klik" i w dalszą drogę potoczyła się na luzie, ciągnąc za sobą po jezdni koniec urwanego łańcucha... Oczywiście mieliśmy ze sobą zapasową spinkę i potrzebne narzędzia, ale prawie połowa wewnętrznych ogniów była mniej lub bardziej popękana, więc łańcuch nadawał się co najwyżej na choinkę lub na mecz ligi okręgowej. Wyglądało to na efekt bliskiego spotkania z jakimś głazem w interiorze, na szczęście Wielki Manitou sprawił, że łańcuch ostatecznie rozsypał się w bardziej cywilizowanych rejonach - ok. 180 km przed Reykjavikiem.

Nie pozostało nam nic innego, jak tylko wywalić niepotrzebne graty, zapiąć Afrykę na smycz i zasuwać zaprzęgiem w stronę stolicy Islandii. Pominę opisy atrakcji jakich było nam dane doświadczyć, w czasie holowania obładowanym Transalpem, obładowanej Afryki po luźnym szutrze... Kilkanaście razy zakopywaliśmy się po osie. Kilka razy chcieliśmy zawrócić zaprzęg w przekonaniu, że dalej się nie da i ch...j! Napiszę tylko, że było PRZESRANE - wystarczy? Na szczęście udało nam się szczęśliwie dotelepać te 180 km pod sam Reykjavik, gdzie zmordowani rozłożyliśmy się na nocleg tuż przy autostradzie. Następny dzień spędziliśmy na wytrwałym zwiedzaniu miasta, ze szczególnym uwzględnieniem warsztatów i sklepów rokujących nadzieje na posiadanie w ofercie łańcucha do Afryki. Następnego ranka potoczyliśmy się rażno w dalszą drogę, lżejsi o całą kupę szmalu zamienioną na nowiutki łańcuch...

Z racji zagrożenia budżetu wyprawy, rezygnujemy z odwiedzania Błękitnej Laguny (wstęp 1000 ISK, a po za tym totalna komercja) i z podglądania wulkanu Hekla (gratis, ale za daleko, a po za tym już nie dymi). Zasuwamy National Highway No 1 na wschód - spokojnie kontemplując mijane cuda natury. A było co kontemplować, jako że "Ring Road" bynajmniej nie omija ciekawych miejsc, jak np. przepiękne wodospady Seljalandsfoss, czy Skogafoss.





Odwiedziliśmy też położony całkiem na południu wyspy płw. Dyrhólaey, gdzie z wysokich klifów podziurawionych jaskiniami, roztacza się piękny widok na ocean i zatokę otoloną szerokimi czarnymi plażami.



Dalej na wschód rozciągają się skalne labirynty pola lawy Eldharun porośnięte ciemnym mchem i pagórki Land-brot, które wbrew nazwie wcale nie kojarzą się z chlebem, tylko z czymś zupełnie innym hehehe... (niestety, na tym jedynym zdjęciu nie bardzo widać, że chodzi o cycki :) )



W miarę zbliżania się do lodowca Vatnajokull pogarszała się pogoda - ta ogromna masa lodu dość ciekawie działa na klimat; na południe od lodowca suma rocznych opadów przekracza 4000 mm, a na północ od niego są miejsca, gdzie nie sięga nawet 50 mm. U stóp samego Króla Lodowców rozciąga się niesamowita, rozległa pustynia czarnego wulkanicznego żwiru, gęsto poprzecinana srebrnymi wstążkami spienionych lodowcowych rzek, czyli Skeidararsandur. Na wschodnim krańcu tej krainy leży wspaniały park krajobrazowy Skaftafell, skąd można wyruszyć na zwiedzanie samego lodowca.





Dalej na wschód leży niesamowita laguna Jokulsarlon, gdzie od lodowca odrywają się wielkie odłamy lodu i powoli i majestatycznie spływają do oceanu, żeby zapolować na kolejnego Titanica.





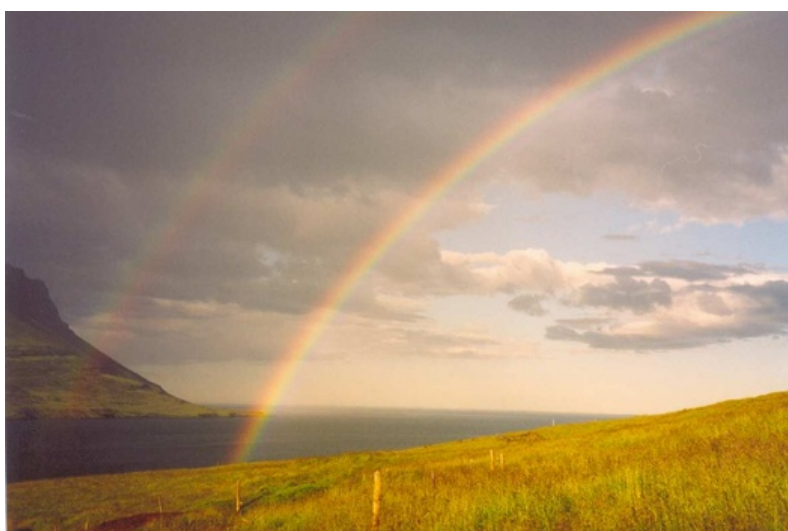


Nas jednak droga wiodła dalej na wschód - po 3 tygodniach na wyspie zbliżał się już czas powrotu do domu. Jako, że oddaliliśmy się już nieco od lodowca Vatnajokull, pogoda znacznie się poprawiła i mogliśmy w pełni rozkoszować się pomykaniem brzegami fantastycznych fiordów po wschodniej stronie wyspy.





W końcu nadszedł czas i w czwartkowy rano 31-go lipca, żegnani przez wspaniałą tęczę nad wejściem do fiordu, załadowaliśmy na pokład promu.



Po 3 dniach żeglugi, 20 godzinach jazdy i naprawie gumy 15 km od rodzinnego miasta, nieludzko skonani dotarliśmy do domu. Przywieźliśmy ponad 300 zdjęć, parę muszelek i kawałków morskiej gąbki, trochę wulkanicznych kamyków, niesamowite wspomnienia i wirusa ospy wietrznej.

To i owo na temat. Przejechaliśmy w miesiąc ponad 6000 km, z czego prawie 4000 po wyspie, głównie po szutrowych drogach. Wydaliśmy po około 1900 zł, nie licząc promu i awaryjnego wydatku na łańcuch. Dla redukcji kosztów nocowaliśmy wyłącznie na dziko i jedliśmy głównie przywiezione z kraju produkty, dokupując tylko to co konieczne, żeby nie paść na szkorbut czy inną awitaminozę.

Drogi.

Podział dróg jest jasny i czytelny: te z literą F lub 3 cyfrowym oznaczeniem to kiepskie drogi gruntowe. Jeżeli droga ma w symbolu literę F i jednocześnie 3 cyfry, to jest to szlak wyłącznie dla aut terenowych. Pozostałe są w miarę niezłe i przejezdne dla sprzętu typowo szosowego, chociaż trzeba się liczyć z koniecznością hasania po szutrze nawet na drodze nr 1.

Czas.

Wyspy Owcze: -1 h C.E.T.,

Islandia: - 2 h C.E.T.

Portem macierzystym promu Norrona jest Torshavn na Wyspach Owczych, więc zaraz po załadowaniu się na prom "cofacie" się o 1 h w czasie.

Ceny

Połączenie promowe z Danii (podobno jedyne, chociaż słyszałem plotki, że ze Szkocji też coś pływa), w jedną stronę, w tzw. sezonie wysokim, czyli od 13.06 do 29.09:

336 EURO / 1 miejsce w kuszecie + 110 EURO za motocykl.

Nie skomentuję tej kwoty...

Paliwo: 98/95 Pb = 100 ISK " 5 zł/l.

Wiele stacji benzynowych działa wyłącznie w trybie automatycznym - płaci się w nich tylko kartą płatniczą, ale bezboleśnie akceptowane są w nich popularne u nas VISA Electron, czy Maestro.

Chleb: średnio 200 ISK " 10 zł, w dużych supermarketach można trafić za 6 zł.



Nocleg: pole namiotowe ok. 30 zł, ale podobnie jak w całej Skandynawii obowiązuje tu allemanasrat; tzn. można przenocować wszędzie poza terenami prywatnymi i zielenią miejską za darmo, z czego skwapliwie korzystaliśmy.

Sanitariaty są dostępne na polach namiotowych i stacjach benzynowych za darmo.

Jeżeli chcecie się trochę rozgrzać, to poszukajcie koniecznie basenu, lub sadzawki geotermalnej. Niektóre dostępne są za darmo, za inne płaci się ok. 10 - 15 zł, bez limitu czasu.

Łańcuch do Africa Twin: 240 EURO...

Coca-Cola 2 l. itp.: ok. 10 zł, ale woda w strumykach i kałużach jest za darmo.

Piwo: lepiej zapomnijcie, albo weźcie ze sobą z kraju

Jedzenie w knajpach: j.w. (sorry - jesteśmy raczej klasą robotniczą i nie w głowie nam były takie zbytki)

Co wziąć

Bierzcie to co wam potrzebne w chłodnych i deszczowych krainach, sami pewnie dobrze wiecie co. Nie będę nikomu głowy zawracał szczegółowymi listami, ale zwróćcie uwagę na:

- ~ Ciepłą czapkę, turban, beret lub cokolwiek, bo w kasku niewygodnie się łązi po górach.
- ~ Ci którzy myślą, że bardzo drogie ciuchy motocyklowe, z różnymi membranami i innymi wodoszczelnymi wynalazkami, są naprawdę WODOSZCZELNE, będą mieli okazję się przekonać, że nie są... Tylko dobry przeciwdeszczowy "kondon" zasługuje na to określenie.
- ~ Krem do opalania z wysokim filtrem (nie żartuję) i kąpielówki
- ~ Solidny namiot (wzmocnione szycie, metalowe stopki i pręty z GFK średnicy 8-10 mm) i specjalne szpilki do namiotu, umożliwiające ich wbijanie młotkiem w kamienistą glebę bez pocięcia (niezły jest hand-made z drutu z cięgien do semaforów, lub dobrej stali sprężynowej)

Sam objazd Islandii dookoła jest możliwy nawet typowo szosowym sprzętem - widzieliśmy tego sporo, od CX500 do Laverdy SFX1000. Ale jeśli nastawiacie się na zwiedzanie interioru to przyda wam się:

- ~ Solidne gmole i miska chroniąca silnik (dobrze zrobione i przemyślane rękodzieło ludowe jest znacznie lepsze niż kupione za grubą szmal wymyślne ozdoby)

- ~ Lina asekuracyjna (lub holownicza, w zależności od potrzeby)
- ~ Coś na kształt woderów do forsowania bardziej wymagających brodów. Zrobiłem sobie coś takiego z kombinezonu przeciwchemicznego OP3, kupionego na bazarze za 30 zł i świetnie się sprawdziło.
- ~ Zestaw do naprawy połamanych klamek, urwanych linek, przebitych dętek, urwanych szprych i łańcuchów itp. przypadłości losowych. Na totalnym bezludziu trudno jest liczyć na czyjąś pomoc więc lepiej targać ten majdan ze sobą.
- ~ Siatka lub "okulary" z pleksi chroniące reflektor - jazda za kimś po szutrze dostarcza czasem podobnych wrażeń co ostrzał śrutem przez pijanego gajowego.
- ~ Odpowiednie kapcie. Mieliśmy Dunlopy K750 - stary model, ale daje radę na asfalcie, szutrze i od biedy w terenie. Niestety zjechaliśmy je do zera w czasie tej trasy.
- ~ Zdrowy rozsądek. Dobre przygotowanie nawigacyjne i odpowiedni zapas paliwa też nie zaszkodzi.
- ~ Kumpel na którego można liczyć. Nie zapuszczajcie się w interior solo - tubylcy opowiadali nam, że co roku po kilku takich śmiałków zostaje tam na zawsze...

Czego się można nauczyć.

- ~ Różnych technik przejeżdżania przez wodę
- ~ Jazdy trialowej ćwierćtonowymi motocyklami
- ~ Rozbijania namiotu w sztormowych warunkach
- ~ Oszczędzania na wszystkim co niepotrzebne
- ~ Odpowiedzialności za wszystkich w zasięgu wzroku