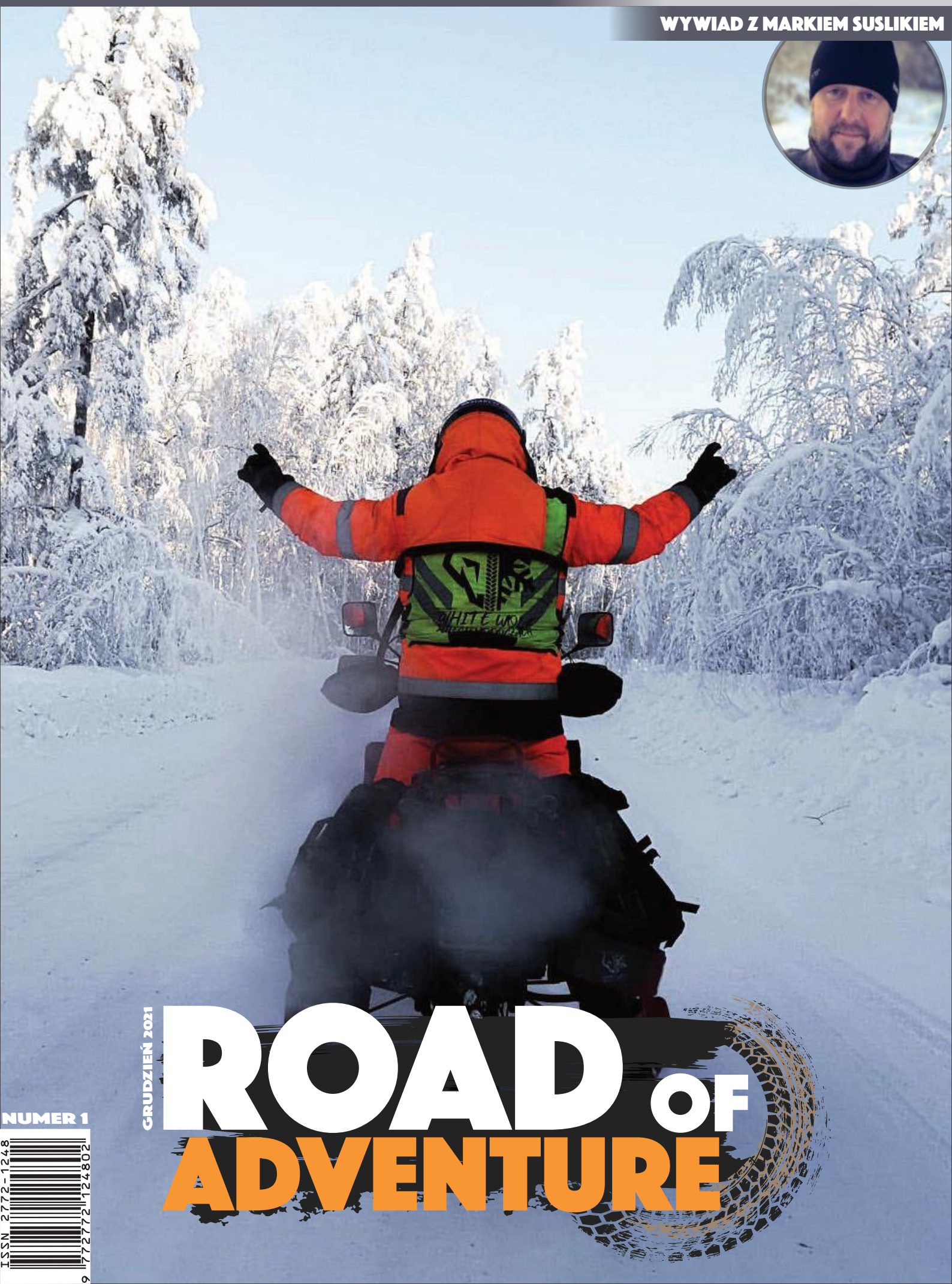


ISLANDIA • POLSKA • BOLIWIA • NORWEGIA
MOŁDAWIA • CHORWACJA • KIRGISTRAN • TADŻYKISTAN

CO JEST NIE TAK Z ...
WHITE WOLFEM

WYWIAD Z MARKIEM SUSLIKIEM



GRUDZIEŃ 2021

ROAD of ADVENTURE

NUMER 1



PISZĄ DZIŚ DLA WAS

MOTOCYKLEM W NIEZNANE



OKIEM PLECACZKA



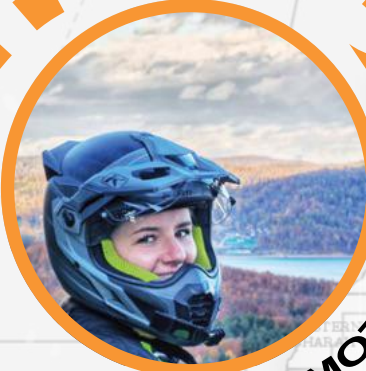
FREEBIRD RIDER



LIFE WE LOVE



MOTOHERO



SHADOW OF THE RAMBLER



MOTOTRASA



CHCESZ DOŁĄCZYĆ DO GRONA OSÓB
WSPÓŁTWORZĄCYCH TEN MAGAZYN?
NIC PROSTSZEGO! NAPISZ DO NAS
PRYWATNĄ WIADOMOŚĆ NA NASZYM
FANPAGE NA FB LUB MAILA NA ADRES
ROA@ROADOFADV.COM



OD REDAKCJI

Drodzy Czytelnicy!

Święta Bożego Narodzenia za pasem, więc na nadchodzące, długie wieczory oddajemy Wam pierwszy numer podróżniczo-motocyklowego czasopisma „Road of Adventure”. Mamy nadzieję, że wybrane przez nas artykuły zaciekawiają Was i zainspirują do planowania wspaniałych wypraw na dwóch kółkach w czasie letniego sezonu. A może nie tylko? Może, zaciekawieni wywiadem z Markiem Suslikiem, śladem White Wolfa postanowicie wyruszyć na podbój zaśnieżonych terenów dalekiej Azji? W imieniu własnym i wszystkich Autorów „Road of Adventure” życzymy Wam, w nadchodzącym 2022 roku, realizacji wszystkich planów motocyklowo-podróżniczych, wspaniałych wspomnień i niezapomnianych chwil.

Chcemy, abyście wraz z nami współtworzyli ten magazyn, to dla Was piszemy, dlatego, jeżeli macie jakieś sugestie lub propozycje, kontaktujcie się z nami, czy to przez media społecznościowe, czy też mailowo. Róbcie zdjęcia, kręćcie filmy, opisujcie Wasze przygody na dwóch kółkach i dołączcie do naszych Autorów. Nie ma złych kierunków, nie ma złych motocykli. Łączy nas pasja, a przygoda może na nas czekać choćby tuż za rogiem!

Pozdrawiam,

Karolina Kowalska



REDAKCJA:

Redaktorka naczelna - Karolina Kowalska

Skład i opracowanie graficzne - Szymon Zobniów

WYDAWCA: Road of Adventure, Smáratún 28, 230 Keflavík, Iceland, PHONE: +354 6639467, EMAIL: roa@roadofadv.com, WWW: <https://www.roadofadv.com>

Wszystkie artykuły, zdjęcia i inne materiały publikowane w magazynie "Road of Adventure" chronione są prawami autorskimi. Powielanie, kopiowanie, przedruk lub inne użycie całości, bądź też części publikowanych tutaj materiałów, wymaga wcześniejszej zgody właścicieli praw autorskich. Chcesz ją uzyskać? Skontaktuj się z nami pisząc na adres roa@roadofadv.com

ARCTIC OCEAN

STRONA 6

Co jest nie tak z White Wolfem?

WYWIAD

Autor: Szymon Zobniów

ALASKA (USA)

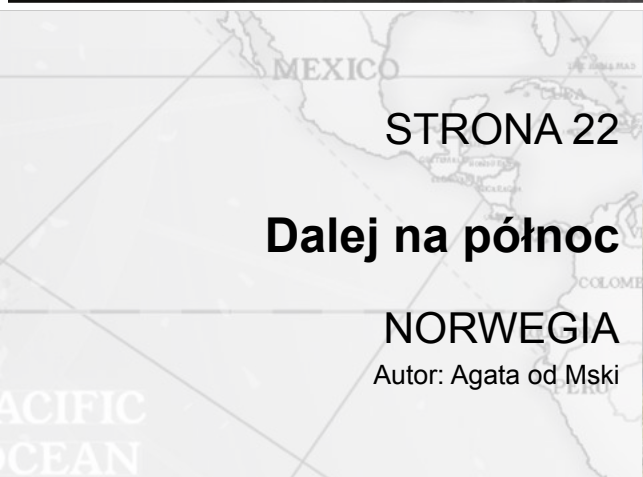
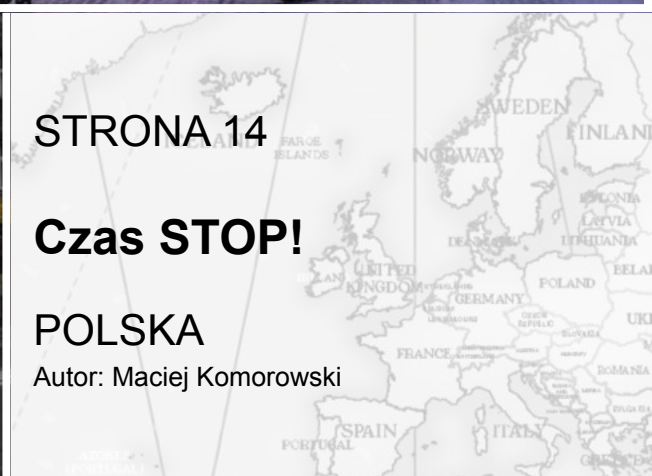


STRONA 14

Czas STOP!

POLSKA

Autor: Maciej Komorowski



STRONA 22

Dalej na północ

NORWEGIA

Autor: Agata od Mski

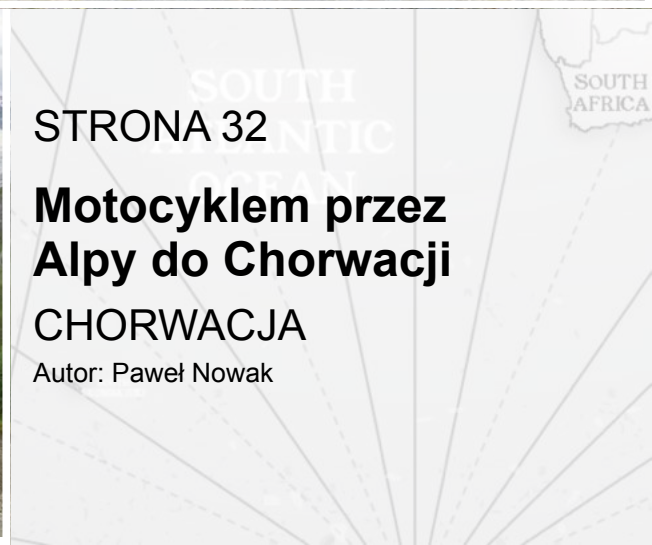


STRONA 32

Motocyklem przez Alpy do Chorwacji

CHORWACJA

Autor: Paweł Nowak



STRONA 36

Czar pustyni solnej Salar de Uyuni w Boliwii

BOLIWIA

Autor: Liwia Klich



STRONA 44

Trakt Pamirski, czyli przejażdżka po dachu świata

KIRGISTAN I TADŻYKISTAN

Autor: Monika Czerniejewska

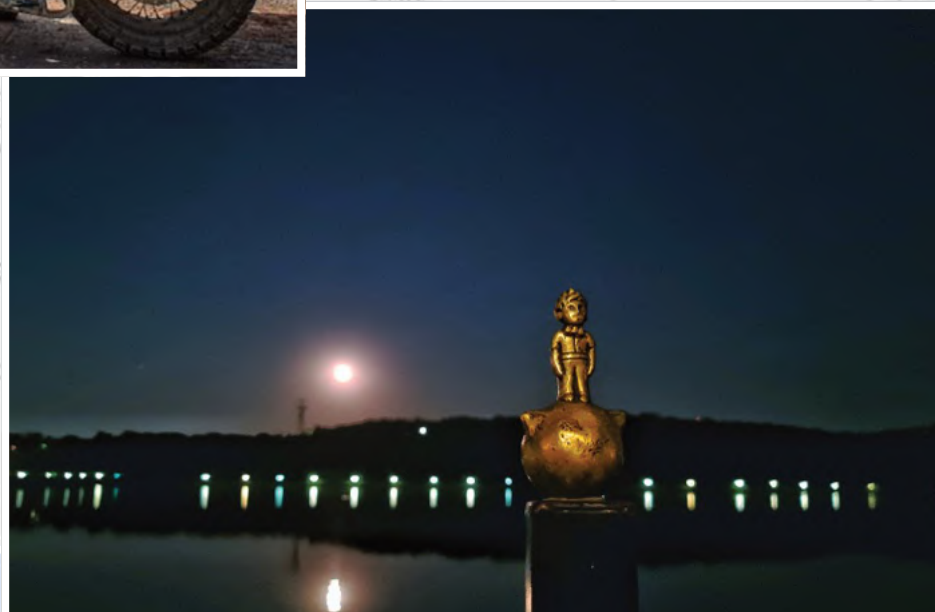


STRONA 54

Biedny kraj, o bogatym sercu

MOŁDAWIA

Autor: Łukasz Czaja (Zabaluk)



AUSTRALIA

STRONA 62

Tam, gdzie kończą się drogi

ISLANDIA

Autor: Karolina Kowalska





WHITE WOLF

ŚNIEGIEM PO OCZACH

WYWIAD Z MARKIEM SUSLIKIEM, PODRÓŻNIKIEM,
MOTOCYKLISTĄ, KTÓRY NA SWOJEJ ELZIE POKONAŁ W
STYCZNIU 2020 ROKU DROGĘ Z POLSKI DO JAKUCKA -
11300 KILOMETRÓW PRZY TEMPERATURACH
SIĘGAJĄCYCH PONIŻEJ -50°C

Zdjęcia: MAREK SUSLIK, wywiad przeprowadził SZYMON ZOBNIÓW



Na samym początku chciałbym pogratulować Ci z okazji zdobycia wyróżnienia w kategorii "Wyczyn" na ostatnich „Kolosach” w Gdańsku. Nieczęsto się zdarza, że ktoś z braci motocyklowej jest wyróżniony na tego typu podróżniczych imprezach.

Dziękuję bardzo, nie ukrywam, że cieszy mnie to wyróżnienie. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na pewną rzecz, która jest bardzo ważna. Ta nagroda nie jest za to, że przejechałem w zimie te, ponad 11 tysięcy kilometrów. Ta podróż, to tylko zwieńczenie ogromnej pracy, jaką musiałem włożyć w przygotowanie siebie i motocykla do tej wyprawy. I to właśnie to przygotowanie się jest najważniejsze. Dla mnie to jest wartość dodana Kolosów, tam nie jest ważny sam wyczyn, ale cała ciężka droga i praca, która trzeba włożyć, aby ten wyczyn miał miejsce.

Twój pierwszy motocykl? Jak wyglądały Twoje początki?

Moim pierwszym motocyklem była Motorynka, bardzo szybko przehandlowana za Ogara 200 i powiem Ci, że dopiero ostatnio uświadomiłem sobie dlaczego, w ogóle, do takiej zamiany doszło. A mówiąc dokładniej zrobił to mój syn, jakieś 3 lata temu odremontowałem i sprezentowałem mu taką samą maszynę, a on, już w tym czasie jeździł na enduro, na KTM-ie,

wyobraż sobie, dostał ją i mówi do mnie tak: „Tato, ale czemu ty mi dajesz choppera?” I powiem Ci, od tego momentu uświadomiłem sobie, że ja miałem podobne odczucia co on i dlatego zapewne doszło do tej zamiany mojego pierwszego motocykla, bo nieświadomie wiedziałem, że to nie mój klimat. Oczywiście z całym szacunkiem dla środowiska chopperowców, ale ten Ogar był gdzieś „bliżej mnie”.

Ale czy to na Motorynce czy na Ogarku chyba nie jeździłeś zimą? Jak się zaczęła u Ciebie ta fascynacja niskimi temperaturami w podróży?

Nie, jeszcze nie. Ogar został zamieniony na bardzo profesjonalny, w tamtych czasach, motocykl - Simpson S51, marzenie wszystkich nastolatków. Następnie w moje ręce trafiła Jawa 350, później MZ251. Kolejnym epizodem, muszę przyznać, w moim życiu był przez chwilę motocykl bardziej sportowy - Kawasaki Ninja. A wyjazdy zimą? Pojawiły się wraz z pierwszymi motocyklami enduro w moim garażu, Honda XR, czy Suzuki DR650. Wtedy zaczęły się takie jazdy niezależnie od pogody, pada, nie pada, pojeździć trzeba. Im gorsza pogoda, tym większa radość z jazdy i tak zaczynałem dostrzegać, że ta bariera warunków pogodowych w czasie jazdy przesuwiała się coraz bardziej w stronę jesieni i zimy. Później były pierwsze zimowe zloty Elefantentreffen w



Niemczech. Do tej pory pamiętam, moją podróż na pierwszy z nich. Ubrany jak na normalną jesienną wycieczkę na motocyklu szybko zrozumiałem, że nie o to chodzi i coś muszę zmienić, o wiele lepiej się przygotować kolejnym razem, bo po pierwszych 400 kilometrach w moim ciele pozamarzało wszystko, co tylko mogło zamarznąć. Z drugiej strony widziałem przygodę i wyzwanie w takiej jeździe, byłem pewien, że to jest to, to jest mój klimat...

A tak przy okazji przygotowań motocykla, każdy, kto śledził Twoją podróż zna Elzę, jej wygląd, jej ulepszenia. Powiedz, sam to wszystko robiłeś? Ktoś Ci pomagał? Jak to wyglądało?

Trzeba zacząć od tego, że Elza miała być na początku motocyklem do jeżdżenia w lecie, jednak wraz ze spadkiem temperatur moich podróży zacząłem ją coraz bardziej przygotowywać na warunki zimowe. I tutaj trzeba przyznać, że ten akurat model świetnie się do takich zmian nadawał. Ma on duże problemy latem, związane z przegrzewaniem się, jednak zimą jest w swoim żywiole - ja przejechałem nim zimą łącznie ponad 35 tysięcy kilometrów i miałem tylko jedną awarię. Po pierwsze, chłodzenie silnika powietrzem eliminowało problem z zamarzaniem płynu chłodniczego, po drugie podgrzany olej w ramie eliminował zagrożenie złamania się jej w

temperaturach poniżej 35°C, gdzie metal po prostu zmienia swoje właściwości. Oczywiście wszystkich modyfikacji nie robiłem sam, bo nie jestem człowiekiem-orkestrą, lecz wraz z moimi bardzo dobrymi znajomymi. Jeden z nich, (IMIE), jest świetnym spawaczem i to właśnie on zajmował się chociażby przymocowaniem nart do Elzy. Nie było łatwo, narty się łamały, wyginały i dojsie do momentu, kiedy byłem pewien, że wytrzymają ciężar zarówno mój, jak i motocykla z bagażem, zajęło nam sporo czasu. Z kolei wraz z innym z moich przyjaciół, Bogdanem, stworzyliśmy całą elektrykę w motocyklu w zasadzie prawie do podstaw. Pewne zmiany musiały być dokonane, jak chociażby wymiana stacyjki na starter, po prostu przy niskich temperaturach przekręcenie czy nawet włożenie kluczyka staje się niemożliwością, czy też wyeliminowanie wszystkich złączek, bo kostki powodują, że przewody w nich śniedzieją i generują masę problemów z elektryką - cała instalacja była robiona „na sztywno”.

Przygotowanie motocykla to jedno, a jak z przygotowaniem siebie do takiej wyprawy? Ćwiczyłeś?

Takiego typowego ćwiczenia fizycznego nie robiłem, przybierałem za to na masie, bo już poprzednia wyprawa zimą na Nordkapp pokazała mi jak jest to ważne - ja schudłem







wtedy 23 kilogramy, pokonując „tylko” 8 tysięcy kilometrów w cieplejszych, niż Syberia, warunkach. W ogóle tamta wyprawa nauczyła mnie trochę pokory, bo szczerze mówiąc jechałem wtedy trochę nonszalancko i za ten brak przygotowania i zlekceważenie pewnych rzeczy zapłaciłem swoją cenę, chociażby wieloma odmrożeniami czy to twarzy czy kończyn. A przecież nie byłem pierwszym, który się takiej jazdy podjął, tam pierwszy był Tadeusz Arasimowicz, więc drogę miałem już przetartą, miałem od kogo czerpać informacje na temat tego co mnie czeka. Jadąc na Syberię wiedziałem, że muszę się lepiej przygotować. Rozmawiałem z Romkiem Koperskim, doświadczonym podróżnikiem, który organizował samochodowe wyprawy wzdłuż i wszerz Syberii i on powiedział do mnie „Marek, to się nie uda”. Rok przed wyjazdem zrobiłem rekonesans czy, w ogóle, taka wyprawa jest możliwa, poleciałem samolotem do Jakucka w zimie, chcąc zobaczyć jak tam jest, z czym będę musiał się zmierzyć i powiem Ci tak, wysiadając z samolotu na „dzień dobry” zamarzło mi ubranie. Wtedy też po raz pierwszy lekko zwątpiłem, czy rzeczywiście się uda... Po rozmowach z miejscowymi, wiedziałem że będę się musiał zmierzyć z totalnie innymi warunkami niż na północy Norwegii, z niższymi i, co ważne, bardzo zmiennymi temperaturami, dochodzącymi do ponad -50°C. Oni powiedzieli mi jak się do tego zabrać, jak bardzo ważnym i istotnym elementem jest odpowiednie przygotowanie zarówno siebie samego, jak i co nawet ważniejsze - swoich ubrań.

No to przejdźmy do ubrań, jakieś porady? Jak się ubierać na tak ekstremalne temperatury?

Cebula, oczywiście na cebulę - to jest podstawowa i najważniejsza cecha ubierania się przy niskich temperaturach. Bardzo ważne jest jednak, o czym nie każdy wie lub pamięta, aby

zapinać się i ubierać coraz bardziej wraz z czasem jazdy i spadającą temperaturą. Na początku odpięty zamek w rekawie nie będzie Ci przeszkadzał, a wręcz pomoże, jednak w miarę jak się jedzie, a my zaczynamy odczuwać niską temperaturę, wiatr, coraz to kolejne części ubioru powinny być zapinane. Nie wszystko na raz, wszystko po kolei. Bardzo ważny jest też ruch. Co jakiś czas trzeba zejść z motocykla, lub nawet stojąc na nim - „odtańczyć” swoje. Wiadomo, że jazda na motocyklu jest raczej statyczna dla kierowcy, wiatr i temperatura są bardziej zimne i odczuwalne, im szybciej się jedzie. Trwanie w bezruchu przez godzinę lub dłużej powoduje jeszcze większe wyziębienie organizmu i bardzo często, te „tańce”, które czasami można było zobaczyć w filmikach na moim fanpage na FB, były bardzo ważne i stanowiły jedyną możliwość rozgrzania się choć na chwilę i rozprostowania kości.

Wracając do Twojej wyprawy, zrobiłeś w zimie 11300 kilometrów, dojechałeś do Jakucka, jednak wiem, że chciałeś dotrzeć też do Ojmiakonu, co się stało, że do tego nie doszło?

Ojmiakon był miejscem docelowym wyprawy, natomiast Jakuck był planem „minimum”. Cała podróż przez prawie każdego, kto patrzy na nią z boku, postrzegana jest jako jedna całość. Dla mnie było to kilkanaście odcinków, każdy całkowicie od siebie różny, przede wszystkim pod względem klimatycznym i pogodowym. Jadąc po drodze, gdzie temperatury jeszcze nie były tak niskie, myślałem nawet, że jeżeli chodzi o moje warunki fizyczne, które przecież są bardzo ważne, to jestem w stanie przejechać Jakuck, dojechać do Ojmiakonu, a nawet pokusić się o Magadan. Im bliżej Jakucka tym więcej problemów się pojawiało, tym krótsze dni się stawały. Mój support, który jechał za mną i właśnie między Jakuckiem i Ojmiakonom miał się tak naprawdę sprawdzić, i uprzedzając pytania od razu powiem, że niemożliwe jest pojechanie tam bez niego, niestety padł totalnie w Jakucku. To nawet nie można powiedzieć, że samochód się zepsuł, on się po prostu rozpadł. Popękane szyby, układ paliwowy zamarznięty, pęknięte z zimna zawieszenie, a do tego w Elzie pękła linka sprzęgła. Niby do przejechania „niewielka” odległość została, zaledwie około 1000 kilometrów, ale nawet miejscowi odradzali dalszą podróż, a już bez supportu samochodowego nawet zabraniali jechać. Odcinek ten jest bardzo niebezpieczny, szczególnie w zimie, do tego stopnia, że wszelkie wjazdy na tą drogę, jak i zakończenia podróży przez nią, muszą być zgłaszane. To nie jest tak, że wsiadasz na motocykl i jedziesz, tutaj jednak musisz brać pod uwagę niebezpieczeństwo jakie taka jazda może powodować, tu nie możesz powiedzieć „jakoś to będzie”, bo w 99% takie zachowanie skończy się tragicznie.



Miałeś jakiś kontakt ze swoim supportem samochodowym w czasie jazdy? Telefon? Interkom? Miałeś w ogóle jakikolwiek kontakt z ludźmi?

Żadnego kontaktu, wszelkie urządzenia przestają działać bardzo szybko w niskich temperaturach. Zasada była taka, że ja jadę do przodu, nie zwracając uwagi na samochód, zatrzymuję się w miejscach, gdzie zazwyczaj zatrzymują się też kierowcy ciężarówek i tam dogania mnie Sasza z Ukrainy w swojej Toyocie Prado. Czasami ustalaliśmy gdzie będzie następny postój, ale i tak wszystko było weryfikowane przez pogodę, warunki w czasie jazdy i zmęczenie. Jedyne urządzenie, co muszę podkreślić, które działało i świetnie zdało swój egzamin to LionLog, czyli system monitoringu GPS. To za jego pośrednictwem ludzie mogli obserwować moją pozycję w czasie rzeczywistym i bardzo często było tak, że zatrzymywali mnie lokalni mieszkańcy, którzy wcześniej zobaczyli w sieci, że będę przejeżdżał koło nich i oferowali nocleg, posiłek czy cokolwiek innego. To zaangażowanie i gościnność tamtejszych ludzi, często także motocyklistów i świadomość, że mają możliwość obserwowania gdzie jestem na bieżąco, i bardzo często to robią, sprawiały, że czułem pewien taki komfort psychiczny... „Ktoś tam na mnie zapewne czeka, gorąca herbata, ciepłe pomieszczenie” - i tak zazwyczaj było. Nawet jadąc w tajdze przy minus 50°C wiedziałem, że nie jadę sam. I nie chodziło o samochód, który gdzieś tam, czasami kilka kilometrów za mną podążał, ale o ludzi obserwujących moją eskapadę dzięki LionLog, tą moją kropkę na mapie, którzy, wiedziałem, że zareagują, jeżeli zobaczą, że na zbyt długo w miejscu się zatrzymała.

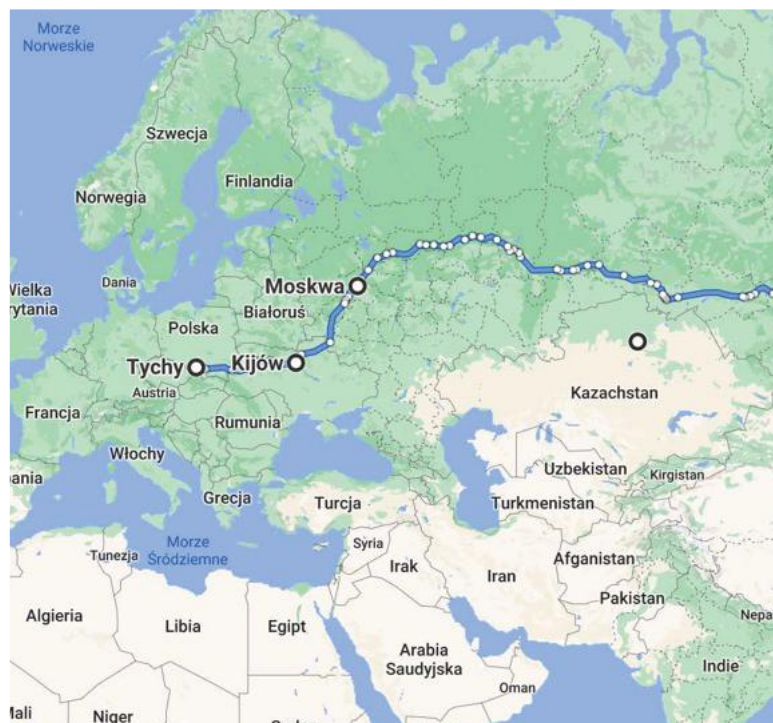
Takie pytanie mnie nurtuje, jedziesz sam, minus 50°C, o czym wtedy myślisz? „Nigdy więcej?”

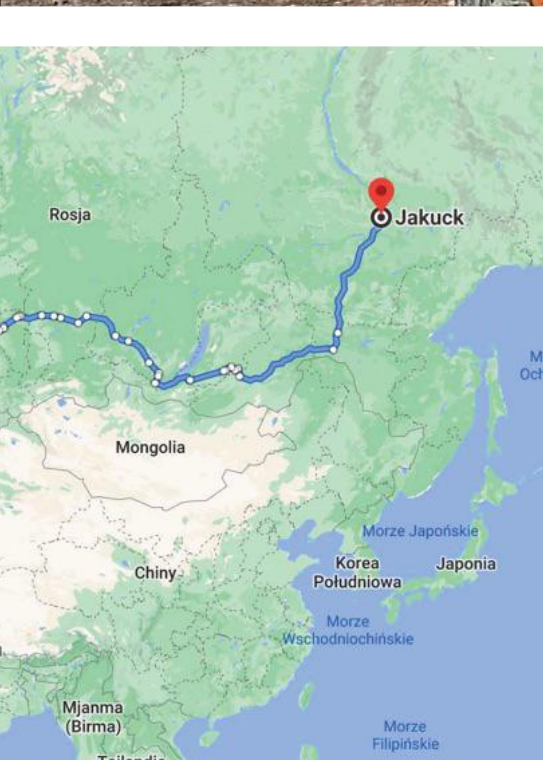
Może trudno w to uwierzyć, ale myślisz o dwóch sprawach: pierwsza to motocykl, jesteś wsłuchany w każdy dźwięk, który ten wydaje, nasłuchując czy nie pojawi się jakiś inny, niespotykany, zwiastujący awarię. Motocyklem jedziesz jak drezyną, on jest cały zamrożony, zawieszenie nie działa, a Ty zastanawiasz się czy te „sanie” na których nie jedziesz, a suniesz, wytrzymają do końca podróży. Druga myśl, jaka Ci kołaczy po głowie (powiem to niecenzuralnie bo takie masz myśli w niskich temperaturach) to: „kiedy, kurwa, będzie ta przerwa na herbatę gorącą?”, bo jest tak zimno, że tego naprawdę nie da się tego opowiedzieć. Ja w swoim życiu spotkałem osobiście, twarzą w twarz, tylko jedną osobę - Waleriana Romanowskiego - który może mnie zrozumieć i z własnego doświadczenia powiedzieć co to jest za uczucie. On jeździł w tych warunkach, co prawda na rowerze, więc jest to troszkę inne odczuwanie zimna, gdy jednak poruszasz się dzięki sile swoich mięśni,

a nie przy statycznej, w bezruchu, a jednocześnie szybszej jeździe na motocyklu. Ale w dalszym ciągu uważam, że nawet ktoś, kto takich warunków doświadczył, często nie może powiedzieć jak to jest, bo po prostu jest to nie do opisanie.

Na koniec pytania o przyszłość. Jak można zobaczyć na Twoim FB, wraz z synem, Tomkiem, spędzacie razem wiele czasu na dwóch kółkach - jakieś plany na wspólną wyprawę? No i drugie pytanie jakie są Twoje najbliższe plany na kolejną zimową ekspedycję?

Bardzo dużo jeździmy razem, ale bardziej terenowo, enduro na obiektach zamkniętych, z racji tego, że Tomek na razie jako 12-latek na drogi publiczne nie może jeszcze wyjechać. Jako ojciec i syn na pewno będziemy planowali wspólne wyprawy. W pierwszej kolejności, i to propozycja Tomka, który jak widać odziedziczył ten „gen przesuniętej temperatury”, przejedziemy wspólnie Nordkapp zimą, natomiast w mojej głowie narodził się pomysł wspólnej wyprawy latem do Magadanu. Ale to plany na przyszłość, na 2 motocykle, za kilka lat, jak już będzie miał prawo jazdy i w pełni będzie mógł się cieszyć przyjemnością z jazdy po całym świecie. Jeżeli chodzi natomiast o moje samotne plany, to w pierwszej kolejności Alaska, którą to wyprawę niestety z powodu COVID-19 musiałem odwołać w tym roku. Mam nadzieję, że w przyszłym uda się doprowadzić ją do skutku. Drugi kierunek, który interesuje mnie zimą, to Czukotka - Magadan, to jest taki obszar dalekiej Syberii, który od zawsze mnie przyciąga. Wszystko niestety zależne jest od obostrzeń, związanych z pandemią COVID-19, jakie będą obowiązywały w tamtych rejonach.







EUROPA
POLSKA





CZAS STOP!

MOTOCYKLOWA WYPRAWA ŚLADAMI ZABYTEKÓW
TECHNIKI GÓRNEGO ŚLĄSKA

Tekst i zdjęcia: MACIEJ KOMOROWSKI



EUROPA

POLSKA



Zczym kojarzy się wam Górny Śląsk? Zapewne większość od razu odpowie, że z przemysłem ciężkim, kopalniami, trującym powietrzem i „generalnie panie depresja, nie ma nic do oglądania”. Nic bardziej mylnego! Tą propozycją z mojego „Subiektywnego przewodnika motocyklowego po Polsce”, chciałbym odczarować tereny województwa śląskiego. Tym razem, po raz pierwszy i nie ostatni, pospacerujemy szlakiem zabytków techniki.

Pierwszym z obiektów, do którego udało mi się uzgodnić wejście, była Elektrociepłownia Szombierki (dawniej Bobrek) zlokalizowana w bytomskiej dzielnicy Szombierki. Ten wzniesiony po zakończeniu I wojny światowej obiekt majestatycznie góruje nad okolicą. Otwarto go w 1920 roku i stopniowo rozwijano, podnosząc moc maksymalną z 12,8 MW przez 100 MW (1944 r.) do 108 MW (1958 r.). W 1925 roku na wieży elektrowni zamontowano czterostronny zegar marki Siemens und Halske, sprzężony z 54 zegarami działającymi w zakładzie. W czasach świetności pracowało tu 900 osób, a obiekt uznawany był za jeden z największych w Europie. Od



1998 r. w EC Szombierki nie wytwarzały już energii elektrycznej, pozostając rezerwowym źródłem systemu ciepłowniczego Bytomia. Całkowite zamknięcie zakładu nastąpiło w 2011 r. Obiekt dzięki niesamowitemu industrialnemu klimatowi stanowi prawdziwą gratkę dla zwiedzających. Gabinet



administracji z wyposażeniem z epoki, puste korytarze, hala produkcyjna i widowiskowa, sterownia... Wszystko to sprawia, że poczuć się można jak w kapsule czasu. Fenomenalny klimat! Pozostaje nadzieja, że ta perła techniki uniknie dewastacji i dzięki zaangażowaniu odzyska niegdyś blask. Jest to

Wszystko to sprawia, że poczuć się można jak w kapsule czasu.

miejsce do którego koniecznie trzeba wrócić, tak jak do następnego jakie odwiedziliśmy.





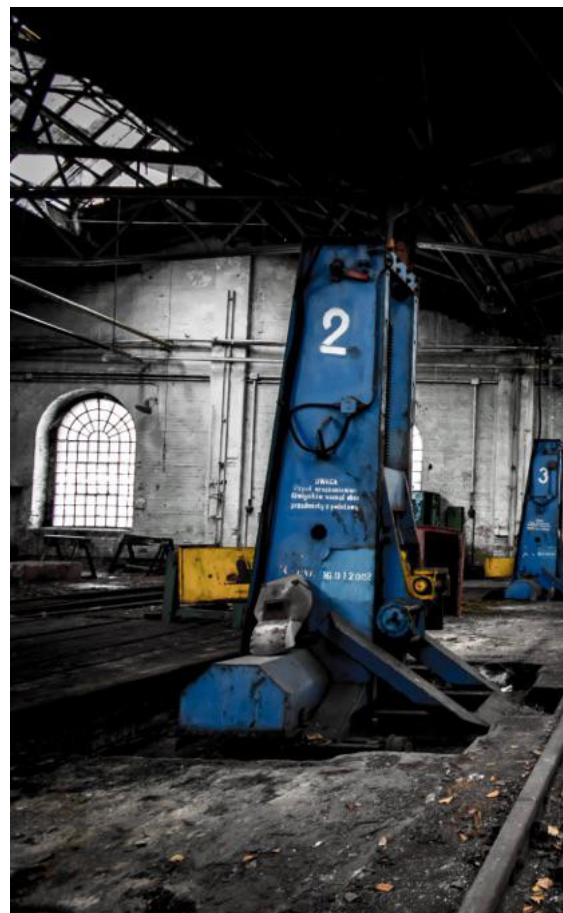
EUROPA

POLSKA



Miejsce idealne do fotografii, o przestrzeni hal, która tylko potęguje wyobrażenie, jak wyglądały te zakłady kiedy funkcjonowały.

Wielu myśląc o cmentarzu pociągów zapewne od razu wspomni o węgierskim Istvántelek, ale czy byliście w Rozbarku...? Początków tego miejsca należy szukać w roku 1898, wtedy to Zakłady Naprawcze GKW powstały w dzisiejszej dzielnicy Rozbark. Kompleks z odlewnią, halą, kuźniami i tokarniami stale udoskonalano i rozbudowywano, po roku 1912 warsztaty wyposażono w nowoczesne maszyny pneumatyczne. Jak na ówczesne czasy bytomskie zakłady były jednymi z największych i najnowocześniejszych w Europie. Okres prosperity, pomimo perturbacji związanych ze zmianą granic i właścicieli, trwało do lat 70-tych. Lata późniejsze to niestety ciągła redukcja kadry i brak pomysłu na wykorzystanie potencjału warsztatów. W latach 90-tych



podupadłe warsztaty obsługiwały już tylko kilka relacji kolejowych, w tym trasę turystyczną Bytom – Miasteczko Śląskie. 1 października 2001 roku zarząd PKP podjął decyzję o zakończeniu eksploatacji wszystkich kolei wąskotorowych... Obecnie po odbyciu wszystkich formalności, ochroniarz wpuszczając do hal, niczym Dr Emmett Brown, robi nam ekspresowy powrót do przeszłości. Czas zatrzymał się tu prawie dwie dekady temu, zakłady powoli przejmują natura. Tak jak w przypadku EC Szombierki – moc! Wagony, lokomotywa, zakładowe wyposażenie, dużo rdzy i odłóżkowej farby. Miejsce idealne do fotografii, o przestrzeni hal, która tylko potęguje wyobrażenie, jak wyglądały te zakłady kiedy funkcjonowały.







EUROPA

POLSKA



Dzień drugi na szlaku techniki obejmował Gliwice oraz Zabrze. Pierwszym obiektem była Radiostacja Gliwice, znana z niemieckiej prowokacji jaka miała tu miejsce 31.08.1939 i niestety dla większości osób znana tylko z tego faktu. Obiekt jest niezmiernie interesujący, wznosi się majestatycznie nad miastem i nie sposób pomylić jego ażurowej konstrukcji z inną. Wieża nadawcza zbudowana jest z drewna, które łączy ponad 16000 śrub, wznosi się na wysokości 111,1 m, a jej podstawę wyznacza kwadrat o szerokości 20m x 20m. Niestety nie udało nam się odwiedzić budynku z aparaturą nadawczą, byliśmy tego dnia po prostu za wcześnie, pozostało pokręcić się po terenie dookoła. Wróć tu na pewno w czerwcu! Drugim z obiektów do którego się udaliśmy była Zabytkowa Kopalnia Węgla Kamiennego Guido. Ta nieeksploatowana już kopalnia, powstała w 1855 r. i postawiona w stan likwidacji w 1996 r., jest obecnie nie lada gratką dla zwiedzających. Poza trasami na poziomach 170, 320 i 355, pełni również rolę centrum kulturalnego, wykorzystując część pokopalnianych



Fotograf, podróżnik, motocyklista. Od dłuższego czasu przemierza drogi i bezdroża Polski i Europy w poszukiwaniu ciekawych miejsc do swoich subiektywnych poradników. Możecie śledzić jego poczynania na jego profilu na FB i Instagramie - **Motocyklem w Nieznane**

pomieszczeń do koncertów, sztuk teatralnych czy konferencji. Nas do odwiedzenia Guido przyciągnęła 1,5 km trasa „Mroki Kopalni”, prowadzona na poziomie -355 m, przebiegająca w znacznej części przez wyrobiska utworzonej tu w 1967 r. Doświadczalnej Kopalni Węgla Kamiennego M-300. Po krótkim zjeździe górniczą szolą i pokonaniu kilku śluz wchodzimy w kompletne ciemności, dookoła nas rozprzestrzenia się całkowita cisza. Snopy światła oświetlają pozostawione tu przenośniki zgrzeblowe, rurociągi, pyłowe zapory przeciwwybuchowe i mnóstwo innych urządzeń. Spacer górniczymi chodnikami przebiega przez wznosy, upady i ciasne przejścia ale uwierzcie, dla kadrów jakie uchwycicie na tym poziomie naprawdę warto się pomęczyć.

MACIEJ KOMOROWSKI







EUROPA

NORWEGIA

DALEJ NA PÓŁNOC

DWA LATA TEMU PO POWROCIE Z NORDKAPP W NORWEGII STWIERDZILIŚMY, ŻE PRZY NAJBLIŻSZEJ OKAZJI WRÓCIMY DO SKANDYNAWII. POMIMO DZIWNYCH COVIDOWYCH CZASÓW UDAŁO SIĘ - NORWEGIE W LIPCU 2021 OTWARTO DLA TURYSTÓW!

Tekst i zdjęcia: AGATA OD MSKI





Z uwagi na niskie temperatury i zimny,
porywisty wiatr, w górach warto mieć ze sobą
czapkę, nawet w czasie krótkich postojów.



EUROPA

NORWEGIA

Verdens Ende - warto przyjechać wieczorem - upał nie jest męczący i o wiele mniejsza ilość turystów.



morze i znikomy boczny wiatr), bezproblemowy (brak kontroli C-19) i... nie tani (245 DKK).

Szwecja to głównie tranzyt. Jedyny przystanek to rezerwat Dalslands Moose Ranch, gdzie karmimy łosie. Na granicy norweskiej kilkukilometrowa kolejka. Pełna kontrola - dokumenty, szczepienia C-19 (nawet kazali nam ściągnąć kask i sprawdzali czy zdjęcie z dokumentu zgadza się z naszą facjatą).

I tak 12 lipca wjeżdżamy do Norwegii. Późnym popołudniem docieramy do Oslo, gdzie mamy dwa noclegi. Decydujemy się jeszcze na wieczorny wyjazd

Założenia przed wyjazdem: tempo spokojne i śpimy pod dachem. Liofilizaty na obiad zabieramy za sobą, zakupy śniadaniowo-kolacyjne robimy na miejscu. Ustaliliśmy trasę: dojeżdżamy do Atlantic Road i jadąc w dół na południe zaliczamy zarówno odwiedzone wcześniej, jak i „nowe” miejsca. Przysłowiową wisienką na torcie ma być całodzienna wycieczka na Język Trolla.

Wyruszamy z Tychów 9 lipca w piątek po szesnastej. Trasa: A4, następnie S3 i przed Szczecinem odbijamy na Niemcy. Zależało nam na płynięciu promem Rostock-Gedser by odwiedzić kuzynostwo w Danii (bilet kupujemy w porcie - 79 EUR). Duńska ziemia wita nas pierwszą kontrolą covidową.

Zwiedzanie Danii ograniczamy do nieplanowanej wizyty na targach staroci (PlusButikken) oraz spotkania z duńską syrenką w Kopenhadze (straszenie ona mała, w porównaniu z naszą warszawską). Przejazd przez most łączący Danię ze Szwecją okazuje się przyjemny (widok na pełne

Kolejne marzenie spełnione - stanąć na Języku Trolla





Jeśli chcemy spać pod dachem,
najbardziej budżetowa opcja, to domki
czterooosobowe w cenie około 800 koron.



Zachód słońca przy Sognefjorden drugim
pod względem długości fiordem na świecie,
a najdłuższym w Norwegii i Europie - 203 km



EUROPA

NORWEGIA



Bajkowe norweskie widoki
spotkać można na każdym kroku



Przerwa na kawę. W
Norwegii pełno jest takich
małych miejsc na biwak.



na Koniec Świata (Verdens Ende). Naprawdę przecudne miejsce - zatoka z małym portem jachtowym, kamienny domek i dziesiątki małych wysepek o zachodzie słońca wyglądają uroczonie. Wtorek to odpoczynek od motocykla i mała eksploracja stolicy. Miasto jest dobrze skomunikowane, wystarczy zainstalować aplikację RuterBillett (24 godzinny koszt e-biletu to 114 NOK/os.). Po całodziennym zwiedzaniu możemy stwierdzić, że w Oslo największe wrażenie zrobiło na nas Muzeum Łodzi Wikingów (120 NOK/os.) oraz Park Vigeland z nagimi i dwuznacznymi rzeźbami.

Środa wita nas dużym zachmurzeniem i deszczem, ale nic straconego, bo plan dnia to tranzyt w okolicy Atlantic Road. W „okienku pogodowym”, czyli bezdeszczowym, zaliczamy zwiedzanie skoczni olimpijskich w Lillehammer. Dalsze kilometry upływają w żółwym tempie, ale trasa staje się coraz bardziej malownicza i przestaje też padać. Za Åndalsnes zaczynają się też małe przeprawy promowe. Uwaga innowacja: rozliczenie za prom odbywa się wyłącznie bezgotówkowo. Nie ma kas czy inkasenta, pasażer ma obowiązek zarejestrować pojazd na stronie internetowej <https://ferryapp.no/> oraz podać

dane karty płatniczej. Na podstawie numeru rejestracyjnego pojazdu (obsługa promu wykonuje zdjęcie tablicy rejestracyjnej) są pobierane opłaty. Podobno „zapominalskim” przysyłają list do domu z wysokością opłat do uregulowania.

Trasa Atlantycka przy zachodzącym słońcu prezentuje się wspaniale, a brak turystów potęguje to piękno. Przejeżdżamy ją dwa razy tam i z powrotem, z kilkoma przystankami na

zdjęcia. Rankiem kolejnego dnia zaczyna deszcz, a my ruszamy w stronę Åndalsnes. W tym roku otwarto tam kolej gondolową Romsdalsgondolen wjeżdżającą na górę, równoległe do trasy na Rampestreken (450 NOK w obie strony/os.). Deszcz ustaje, jednak porywisty, lodowaty wiatr buja wagonikiem. Na szczycie kilka fotek na imponujący widok z górami oraz fiordem w tle i zamarznięci zjeżdżamy w dół. Ruszamy dalej na Trollstigen.



Bezapelacyjnie, najlepsze lody w Norwegii są na Trollstigen



EUROPA

NORWEGIA

Obowiązkowe zdjęcia z wielkimi figurami Trolli oraz unikatowym znakiem drogowym „Uwaga Trolle”. Ostatnim razem przejechaliśmy „drabinę trolla” dwa razy, jednak zjazd w dół jest bardziej ekscytujący i podnosi adrenalinę bardziej, niż wjazd na szczyt. Tym razem tylko wjeżdżamy i to w chmurach, ale i tak widoki wywołują uśmiech na naszych twarzach. Czwartkowy nocleg na kempingu przy wąwozie Gudbrandsjuvet jest jednym z najfajniejszych tego wyjazdu.

Piątkowy dzień to przysłowiowy rollercoaster po górach. Pierwszy przystanek to Droga Orłów z punktem widokowym Ørnesvingen. Zjeżdżamy serpentynami do Geiranger, gdzie po raz pierwszy od wizyty w Oslo przeciskamy się w korkach przez mini centrum. Kolejny cel to Dalsnibba, do którego ostatnim razem nie dojechaliśmy. Pomimo, że wjazd jest płatny (140 NOK), to jest on wart swojej ceny. Z prawie 1500 m n.p.m. można podziwiać widok na zielony fiord, lodowiec i ośnieżone szczyty. Dalsza trasa wiedzie przez krajową drogę nr 15, do Lom, gdzie zwiedzamy XII wieczny kościół klepkowy Lom Stavkirke. Taka sugestia: w



Droga FV55



związku z tym, że dalsza trasa wiedzie przez góry, gdzie nie ma stacji benzynowych, warto w Lom zatankować motocykl. Kolejne 150 kilometrów jedziemy przez jedną z ładniejszych tras - FV55. Za Nedre Oscarshaug odbijamy na płatną (90 NOK) 32-kilometrową Tindevegen. Na koniec trasy kolejne wąskie serpentyny prowadzą do cywilizacji czyli miasteczka Øvre Årdal. Ostatni przystanek przed noclegiem to

kolejny kościół: Borgund Stavkirke (bardzo komercyjne miejsce, aż nie pasuje do Norwegii), jednak wieczorem jest już zamknięty. W każdym razie, dzisiejsze 350 kilometrów pokonaliśmy w 8,5 godziny...

Dwa lata temu przejechaliśmy przez najdłuższy norweski, ponad 24-kilometrowy, tunel Lærdalstunnelen, tym razem chcieliśmy pojechać trasą FV243 i Bjørgavegen przez



Wieczorami Droga Atlantycka świeci pustkami.

góry. Jedna nawigacja (Tomtom) pokazywała, że trasa jest nieprzejezdna, druga – czyli mapy Google, że jest ok. Zaryzykowaliśmy. Ten około 50 kilometrowy odcinek, wśród zalegającego przy poboczu śniegu i kilku przystanków na fotki, zajął nam ponad 2 godziny! Na końcu trasy jest taras widokowy Stegastein z oszklonymi barierami. Przeciskając się między kamperami mega wąskimi

serpentynami docieramy do Aurland i dalej do Flåm. Naczytałam się o jednej z najpiękniejszych tras kolejowych świata czyli Flåmsbana i chciałam to sprawdzić. To był największy niewypał tego wyjazdu. Nie dość że bardzo drogo – bilet z Flåm do Myrdal i z powrotem kosztuje aż 630 NOKos., to jazda motocyklem dostarcza zdecydowanie więcej epickich widoków. Zdegustowani ruszamy Tygrysiem w

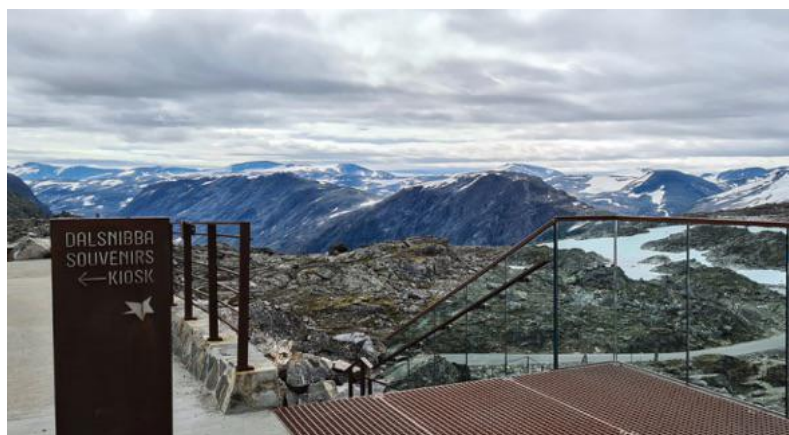
kierunku Oddi.

Niedziela to dzień odpoczynku, przed jutrzejszą wędrowką na Trolltunga. Jeśli ktoś oglądał serial Ragnarok na Netflix, to z pewnością kojarzy Jutulheim. Miejsce w którym nocujemy – Vikinghaug było jego inspiracją (magia telewizji, nawet zarys budynku jest inny). Wypoczęci w poniedziałek ruszamy na podbój Języka Trolla. Ruszamy wczesnym rankiem,



EUROPA

NORWEGIA



pierwszym busem - wszystkie bilety kupiliśmy przez internet: bus na parking P2 Skjeggedal oraz drugi - z P2 na parking P3 Mågelitopp. Ten ostatni oszczędza dodatkowych 4,3 kilometrów wędrówki w jedną stronę. I tak o 6.30 startujemy z P3 na naszą 20-kilometrową pieszą wycieczką. Na Język docieramy ok. 10.00 gdzie podziwiamy jeden z piękniejszych widoków Norwegii.



Następnego dnia budzę się ze spaloną i piekącą od wczorajszego słońca skórą. Mało komfortowa będzie ta wtorkowa podróż... Trasa na dziś: wodospady Låtefossen oraz droga Lysevegen (27 serpentyn zakończonych tunelem z zakrętem 360 stopni) do Lysebotn. Niestety – droga trudna, bez spektakularnego punktu widokowego (na szczycie jest parking dla ruszających na wędrowkę na Kjerag, ale za

dużo tam nie widać). Jak się przyjrzeć to okazuje się, że wszystkie oszałamiające zdjęcia trasy są z poziomu lotu ptaka... No cóż, przynajmniej dzisiejszy przejazd drogami FV500 i Lyseveien zrekomensował nasz głód na piękne widoki.

Środa to ostatni dzień naszej norweskiej wycieczki. Jedziemy przez Stavanger (gdzie zatrzymujemy się przy pomniku trzech mieczy: Sverd

i Fjell) do Kristiansand. Jeszcze rezerwacja biletów na prom (84 EUR) do Hirtshals oraz nocleg tranzytowy w Danii. W czwartek pobijamy nasz rekord: w niecałe 12 godzin przejechaliśmy 1288 kilometrów z Randers w Danii do domu. Pierwszy raz zrobiliśmy taki dystans jednego dnia na dwóch kółkach. Nasza podróż zamknęła się łącznie w 5433 km oraz 72,5 godzinach spędzonych na motocyklu. Za paliwo zapłaciliśmy ok. 2,1 tys. złotych (średnie spalanie 6,1 l). A najważniejsze - po raz kolejny nie mogliśmy szczególnie narzekać na norweską pogodę - temperatury ok. 18-24 stopnie i tylko dwa dni deszczu!

AGATA OD MSKI



Autorka bloga [Oknem Plecaczka](#) na którym dzieli się swoimi przygodami i doświadczeniami z podróży motocyklowych. Początkowo jako plecaczek, a teraz już też jako kierowca trójkołowca.





EUROPA

CHORWACJA



Z uwagi na niskie temperatury i zimny,
porywisty wiatr, w górach warto mieć ze sobą
czapkę, nawet w czasie krótkich postojów.

A full-page background image showing a majestic, rugged mountain peak with patches of snow and glaciers. In the foreground, a person's arm and hand are visible on the left, pointing towards the mountain. The sky is filled with soft, white clouds. The overall scene conveys a sense of adventure and exploration in a high-altitude environment.

MOTOCYKLEM PRZEZ ALPY DO CHORWACJI

WIDEO DZIENNIK Z SAMOTNEJ WYPRAWY, KTÓREJ
CELEM BYŁO PRZEJECHANIE PRZEZ KILKA ZNANYCH
PRZEŁĘCZY ALPEJSKICH ORAZ ODWIEDZENIE
NAJCIEKAWSZYCH CHORWACKICH ATRAKCJI.

Tekst i zdjęcia: PAWEŁ NOWAK



EUROPA

CHORWACJA



Wraz z autorem filmu, na kołach jego nieustraszonej Hondy Shadow, przejedziemy się między innymi, po legendarnej Passo dello Stelvio czy Grossglockner Hochalpenstraße, a w Chorwacji zajrzemy do takich miejsc, jak Park Krka oraz Jeziorach Plitwickich. Jak to w podróży bywa, przytrafią się też zupełnie nieplanowane atrakcje. Usiądźcie wygodnie, jednak zamiast silnika motocykla odpalcie tym razem przycisk play i wyruszcacie w pełną wspaniałych widoków podróż przez Alpy do Chorwacji.



FREEBIRD RIDER

Pod tym pseudonimem w internetowym świecie skrywa się Paweł Nowak, 29-letni pasjonat samotnych podróży. Na swoim blogu chętnie dzieli się relacjami ze swoich wojaży po Polsce i Europie.







AMERYKA POŁUDNIOWA

BOLIWIA



CZAR PUSTYNI SOLNEJ SALAR DE UYUNI W BOLIWII

NOCLEG NA "WIELKIEJ SOLNICZCE" TO SPEŁNIENIE NASZEGO MARZENIA. PUSTYNIĄ SOLNĄ W BOLIWII, SALAR DE UYUNI, TO JEDNO Z NAJBARDZIEJ OSOBLIWYCH MIEJSC NA PLANECIE. BEZKRES OTACZAJĄCEJ BIELI, KTÓRA NIE TOPNIEJE W SŁOŃCU, PRZENOSI NAS W NIESPOTYKANY DOTĄD KRAJOBRAZ, OSZAŁAMIA I WYZWALA KREATYWNOŚĆ.

Tekst i zdjęcia: LIWIA KLICH





AMERYKA POŁUDNIOWA
BOLIWIA





U STÓP PŁACZĄCEJ BOGINI

Miasteczka położone w północnej części solniska, przez które dane nam jest przejechać, również mają swój niepowtarzalny klimat. Mury i budynki wykonane są z kamienia lub bloków soli. Środkiem placu miejskiego potrafi przechadzać się stado lam, a nad wszystkim góruje pięknie ubarwiony, uśpiony wulkan Tunupa. Wznosi się on na wysokość 5 321 m n. p. m.. Wulkan Tunupa to dla Ajmarów święta góra. Uwiecznia ona piękną, ale zasmuconą boginię o tym imieniu. Mówi się, że Tunupa żyła w czasach, kiedy bogowie zostawiali ślady stóp szerokie jak jeziora, a ich głowy górowały nad chmurami. Różne historie krążą na temat bogini. Jedna z nich głosi, że porwano jej ukochanego syna. Mleko płynące z jej piersi połączyło się ze łzami i tak powstało białe solne jezioro, dziś znane jako Salar de Tunupa i Salar de Uyuni.

Choć dotarcie na sam szczyt wulkanu wiąże się z górką wspinaczką, znajdują się na nim punkty widokowe, do których dotrzeć można odpowiednim pojazdem. Takim, który gotowy jest zmierzyć się z piaskiem i



TAJEMNICA WIELKIEJ DZIURY

Już sam początek podróży w kierunku solniska od strony północnej dostarcza nam ciekawych widoków. Na trasie z Estancia Condo po Boliwijskim Altiplano, na wschód od Salar de Coipasa, dane jest nam minąć okazałą dziurę wypełnioną częściowo wodą. Własna wyobraźnia, wskazuje na krater po upadku meteorytu. Dogłębna lektura na temat tego miejsca, zwanego Jayu Quta wyjaśnia, że dziś identyfikuje się je jako maar po działalności wulkanicznej, prawdopodobnie w czasie holocenu. Mniejszy maar, zwany Niq'i Quta znajduje się 4 km na południowy zachód od Jayu Quta.





AMERYKA POŁUDNIOWA

BOLIWIA

stromym podjazdem. Tymi cechami szczęśliwie obdarzony jest nasz Dakar. Nie mniej, nie oszczędza nas to od wywrotek. Jedną z nich jest na tyle niefortunna, że upadamy dziurawiąc kanister z zapasem benzyny.

Udaje się nam jednak dotrzeć do tajemniczej groty na zboczu wulkanu, skrywającej mumie. Są to szczątki rodziny sprzed niemal tysiąca lat, w oryginalnym odzieniu. W ciemnej jaskini ukryte są przed światłem i wiatrem, co pozwala zachować je w lepszej formie. Oglądać je można jedynie w towarzystwie lokalnego przewodnika, który oświetla je latarką.

ISLA DEL PESCADO - DRYF NA RYBIEJ WYSPIE

Na polaci ponad 10,5 tys. km kwadratowych solniska, znajdującego się na wysokości 3 653 m n. p. m., widzimy rozsiane wyspy porośnięte gigantycznymi

kaktusami. Szacuje się, że w ciągu roku kaktusy zyskują 1 cm wysokości. Łatwo więc obliczyć, że te 12-metrowe, mają już ponad 1000 lat! Kaktusy tworzą unikalne ogrody osadzone na skalistych wzniesieniach.

Kiedy spoglądamy z daleka na Isla del Pescado, widzimy rybę. Stąd nazwa, tłumacząc na polski - "Wyspa Ryby". To jest nasz cel na czerwcowy nocleg. O tej porze roku solnisko jest wystarczająco suche, aby nasz "Meteor" swobodnie przecinał bezkresną przestrzeń bieli. Sytuacja jest zupełnie inna w czasie boliwijskiego lata, które trwa od grudnia do marca. Jest to pora deszczowa, która zmienia powierzchnię solniska w płytkie rozlewisko. To co na górze, odbija się w tafli wody, która działa niczym zwierciadło. Granica między niebem a ziemią zacierza się, co stanowi fenomenalne tło dla fotografii.







AMERYKA POŁUDNIOWA

BOLIWIA



Jesteśmy przygotowani - bierzemy zapas wody, jedzenia i benzyny. Spiwory puchowe, odpowiednie na ujemne temperatury w nocy. Ponadto zapasowe worki, świadomi tego, że wszelkie wygenerowane odpadki bezwzględnie zabieramy ze sobą. To właśnie nieskażona cywilizacją dzikość, misterne dzieło natury stanowią unikalne piękno tego miejsca.

O zachodzie słońca wspinamy się na grzbiet kamienistej wyspy. Wokół otacza nas cisza i całe spektrum kolorów. Przysiadamy na większych głazach i popijając gorącą herbatę spoglądamy na otaczający nas pejzaż, myśląc sobie w duchu "jaki piękny jest ten świat".

ISLA INCAHUASI - TURYSTYCZNE SERCE SOLNISKA

Wyspa Incahuasi dziś jest odpowiedzią na turystyczne zapotrzebowanie licznych grup zorganizowanych, przybywających na Salar de Uyuni, wiozących gości z różnych części świata. U jej podnóża wita nas szereg barwnych flag. Wśród nich, ku naszej radości, szybko lokalizujemy białą-czerwoną płachtę z orzełkiem i nie zastanawiając się wiele, właśnie tam parkujemy motocykl. Teraz w głowie rozbrzmiewa radosny okrzyk: "Tak, my Polacy, również tu przybyliśmy!". I to nie było jak, bo na grzbiecie Dakara, pokonując za sobą kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, z sukcesem przedzierając się przez piaski i sole dróg oplatających Lagunę Kolorada.

Tak oto urodziny Liwii świętujemy na niezwyklej wyspie, będącej pozostałością prehistorycznego wulkanu. Szacuje się, że został on zalany około 40 000 lat temu, gdy obszar ten stał się częścią olbrzymiego jeziora. O fakcie tym przypominają również pozostałe na wyspie kompozycje koralowe

(zobaczcie na zamieszczonym filmie). Towarzyszy nam sympatyczne trio motocyklistów z Nowej Zelandii.

Isla Incahuasi w natywnym języku Keczua oznacza "Dom dla Inca". Niegdyś, zanim wynaleziono samochody terenowe, było to miejsce tymczasowego schronu dla tych, którzy przemierzali solnisko. Dziś, znajdziemy tu restaurację serwującą kawę i steki z lamy, kasę biletową, w której za około 15 boliwarów wykupimy możliwość spaceru po wyspie oraz miejsca noclegowe, w tym salę, w której turyści mogą rozłożyć materace na podłodze. Mała wystawa muzealna przypomina nam, że rytuał składania w ofierze lamy towarzyszy rdzennej ludności od tysiącleci. Nawet dzisiaj na tzw. Rynku Czarownic w La Paz spotkaliśmy w ofercie martwe płody lam. Zakopuje się je pod fundamentami nowych domów, aby przyniosły szczęście. Zastanawiamy się w duchu ile potrzeba czasu na globie, aby rytualny ubój zwierząt stał się przeszłością.

SALAR DE UYUNI - INNE CIEKAWOSTKI

- Jest to jeden z najbardziej płaskich obszarów na świecie. Różnica wzniesień wynosi zaledwie 41 cm.
- Szacuje się, że znajduje się na nim ponad 10 miliardów ton soli i 70% światowych zasobów litu.
- Światło dobrze odbija się od powierzchni solniska, dlatego obszar Salar de Uyuni wykorzystywany jest do kalibracji wysokościomierzów satelitów krążących wokół Ziemi.
- Dla tych, którzy preferują dach nad głową, okolice Salar de Uyuni zapraszają do nietuzinkowych hoteli, budowanych z soli.



LIFE WE LOVE

Liwia i Joki - miłośnicy życia na szlaku przygody. Cyfrowi nomadzi. Programista lubiący nowoczesne technologie i ilustratorka inspirowana fenomenami przyrody. Na blogu LifeWeLove.com publikują relacje z wypraw motocyklowych oraz porady praktyczne.





AZJA

KIRGISTAN I TADŻYKISTAN

TRAKT PAMIRSKI, CZYLI PRZEJAZDŹKA PO DACHU ŚWIATA

CO MASZ W GŁOWIE MYŚLĄC - KIRGISTAN I TADŻYKISTAN? KIEDY MÓWIŁAM O PODRÓŻY W TAMTE STRONY MOIM NAJBLIŻSZYM JEDNI MYŚLELI, ŻE TO GORĄCE STEPY INNI, ŻE SAME GÓRY A JESZCZE INNI KWITOWALI „A GDZIE TO K*RNA W OGÓLE JEST?!”.


Tekst i zdjęcia: MONIKA CZERNIEJEWSKA





AZJA

KIRGISTAN I TADŻYKISTAN



Zagubiona gdzieś w Kirgistanie ;)



Kazachskie jezioro Big Almaty, którego źródło wypływa w Kirgistanie





PO CO TAM JECHAĆ?

Tak naprawdę o tej podróży marzyłam kilka lat. Bardzo chciałam pojechać gdzieś poza granice Europy, tam gdzie jest dziko, surowo i inaczej niż u nas. "No a po co tam jechać?", pytało mnie sporo osób i tu myślę, że wystarczy jedno słowo – Pamir. Tak, właśnie po to, aby go zobaczyć, chciałam się tam dostać. Po przepiękne przełęcze, po trochę niebezpieczne trasy nad przepaściami, które podnoszą adrenalinę dziesięć razy lepiej niż nie jeden rollercoaster, po zapierające dech w piersiach krajobrazy, które wiesz, że widzieli tylko nieliczni.



ZASKAKUJĄCY KIRGISTAN

Trakt Pamirski, który był celem tego wyjazdu rozpoczyna się w Kirgistanie. Jest to druga, najwyżej położona droga na świecie, która liczy tysiąc trzysta trzydzieści pięć kilometrów spektakularnych widoków, po stokroć rekompensujących jakość nawierzchni lub nawet jej brak. ;) Przez Kirgizję miałam przejechać tranzytem, żeby jak najszybciej znaleźć się w Osh i z tego punktu zacząć

Trakt Pamirski - tysiąc trzysta trzydzieści pięć kilometrów spektakularnych widoków, po stokroć rekompensujących słabą jakość nawierzchni lub czasami nawet jej brak.





swoją przygodę. Niestety, nie było to takie proste, jakby się mogło wydawać. Przez budowę nowych dróg i mylące wskazówki lokalsów pogubiłam się tyle razy, że „only transit” przerodził się w objechanie całego kraju dosłownie dookoła i jeszcze trochę przez środek. Nie żałuję ani jednego „zblądzonego” kilometra, mimo że zmęczenie i wkurzenie potęgowało się niemiłosiernie. Trzeba zaznaczyć, że ponad 90% powierzchni kraju zajmują góry, także czas podróży mocno się wydłuża. Mimo wszystko miejsca i widoki zrekompensowały to tak

bardzo, że chętnie zgubiłabym się tam jeszcze raz. Kirgistan bardzo zaskoczył mnie swoją różnorodnością. Od krajobrazu prawie, że pustynnego, przez ogromne przestrzenie wysokogórskich stepów, kończąc na lasach, z jeziorami i krystalicznymi rzekami wzdłuż krętych, szutrowych dróg. Ta dzikość i pierwotność powoduje, że chce się chłonąć tą naturę i być z nią jak najbliżej. Niesamowitym przeżyciem było spanie w jurcie na 3016m nad poziomem morza. Będąc w Kirgistanie każdy musi tego spróbować! Ludzie w tym kraju są niesamowicie otwarci i przyjaźnie nastawieni no i często proponują kumys – żyć nie umierać. :D

*Tadżykistan -
piękny i nieziemski,
choć moim
zdaniem,
widokowo, plasuje
się za Kirgistanem.*

TO MARS CZY TADŻYKISTAN?

Dużo dłuższa część Pamir Highway znajduje się właśnie w Tadżykistanie i w sumie myślałam, że to tym krajem

będę zachwycać się najbardziej. Oczywiście jest piękny i nieziemski, (dosłownie widoki jak z innej planety), jednak widokowo, moim zdaniem, plasuje się za Kirgistanem. Krajobraz jest bardzo surowy. Przy granicy z Afganistanem co jakiś czas pojawiały się „zielone punkty”, czyli roślinność zasadzona przez człowieka, co bardzo cieszyło oko w tym szaro-beżowym krajobrazie jak z Marsa, ale było to rzadkością. Wysokie szczyty, piach i skały oraz ogromne przestrzenie - z tym kojarzy mi się do tej pory Tadżykistan. Geograficzną granicę pomiędzy Kirgistanem, a Tadżykistanem przekraczałam na wysokości 4200m, następnie przejeżdża się przez najwyższy punkt trasy czyli przełęcz Ak-Baital, która znajduje się na wysokości 4655m nad poziomem morza.







AZJA

KIRGISTAN I TADŻYKISTAN



Jednak, oprócz zadyszki, to miejsce nie robi jakiegoś spektakularnego wrażenia, ponieważ przypomina płaskowyż i nie ma efektu „wow”. Zapytacie co z chorobą wysokościową? Trochę dawała mi się we znaki przez 2 dni, ogromny ból głowy i podpuchnięty każdy centymetr ciała, jednak po wypiciu 6 litrów wody i wspomaganii się paracetamolem jakoś przeszło. :) Najtrudniejszą i

najbardziej widowiskową część trasy przy granicy z Afganistanem, przez moją lekką głupotę i zbytnią pewność siebie, przejechałam w nocy... Jednak to jest bardzo dobry powód żeby tam wrócić, bo po zdjęciach znajomych wiem co przegapiłam :)

ŁAPÓWKARSTWO NA WSCHODZIE?

Dużo osób straszło mnie, że na wschodzie na bank zapłacę dużo łapówek np. na granicy czy przy rutynowych, policyjnych kontrolach. Na szczęście nie zdarzyło się to ani razu i oprócz sytuacji z wymyśloną opłatą za dezynfekcję na granicy Kirgistan - Tadżykistan (które



też nie zapłaciłam, bo wiedziałam, że to ściema), nie miałam nawet sytuacji, w której policja czy pogranicznicy czegoś takiego by oczekiwali. Także myślę, że to też kwestia szczęścia i podejścia. Dodatkowo zaletą w takich sytuacjach było to, że jestem kobietą i to bardzo odciągało uwagę od "wykonywanych czynności służbowych". Przyjęłam też taktykę, że zawsze trzeba być

uśmiechniętym i sprawiać wrażenie jakby nam się zupełnie nie spieszyło. Ściągnąć kurtkę i kask, wyciągnąć jakieś jedzenie, czy mapę i czekać na rozwój sytuacji. Czasami nawet coś zagadać czy powiedzieć gdzie się jedzie. Im bardziej się spieszymy i poganiamy tym większe prawdopodobieństwo, że spróbują wykorzystać taką desperację przeciwko nam.

KOSZTY I ORGANIZACJA SPRZĘTU

Na wyjeździe byliśmy we dwoje, także poniższe wydatki to koszty za dwie osoby i dwa motocykle. Jechaliśmy z Polski na kołach. Podróż trwała 39 dni, przejechaliśmy 16000 km i spaliliśmy łącznie 1600 litrów paliwa. Najdłuższy dzienny dystans to 960 km, najkrótszy oprócz dni postoju to 30 km. ;)

Koszty, które ponieśliśmy przed wyjazdem:

- wiza do Rosji, załatwiana przez pośrednika wizowego - 1048,90 zł za dwie osoby,
- wiza do Tadżykistanu plus wjazd na teren GBAO - 140\$ za dwie osoby,
- OC + ASS (tylko na Europę) plus zielona karta , w sumie - 1160 zł za dwa motocykle,
- prawo jazdy międzynarodowe (konwencja wiedeńska i genewska) - 142 zł za dwie osoby,
- ubezpieczenie zdrowotne 832 zł za dwie osoby.

Koszty, które ponieśliśmy podczas wyjazdu czyli jedzenie, noclegi, atrakcje i wejściówki po drodze, paliwo, nieplanowane wydatki związane z eksploatacją motocykli i ich naprawą, to 10000 zł za dwie osoby. Czy to dużo czy mało ocenicie sami. :) Przykładowo za nocleg za dwie osoby ze wspólną łazienką i śniadaniem zapłaciliśmy między 18-25\$. A np. za nocleg w jurcie ze śniadaniem i obiadową



AZJA

KIRGISTAN I TADŻYKISTAN

zapłaciliśmy 100 zł za dwie osoby. Jeśli chodzi o płacenie, to tam gdzie było można płacić kartą (duże miasta i stacje benzynowe), jednak na granicach wymienialiśmy lub wybieraliśmy walutę danego kraju, aby gdzie karta nie przeszła, móc zapłacić gotówką.

Skompletowanie sprzętu na ponad miesięczną wyprawę nie jest takie proste, jak jedzie się tak daleko pierwszy raz i nie do końca wie czego się można spodziewać na miejscu i po drodze. Godziny spędzone na podróżniczych forach w poszukiwaniu wskazówek, ogarnianie namiotu, śpiworów, potrzebnych dokumentów, wiz, ubezpieczeń – zajęło mnóstwo czasu. Jednak te przygotowanie warte były poświęconego im czasu. Po

drodze niczego nie zabrakło, byliśmy dobrze przygotowani na tą podróż.

Sprzęt, który mieliśmy ze sobą to tak z grubsza: namiot, śpiwory, materace, dmuchane poduszki, mini kuchenkę, camelbagi, ubrania, podstawowe leki i kosmetyki, mapy papierowe, lokalizator GPS, narzędzia i kilka części zapasowych, zapas jedzenia i wody na dwa dni w razie awaryjnej sytuacji.

Azja i cały wschód zdecydowanie ma w sobie coś. Ludzie, kultura, jedzenie, widoki i poczucie jakby czas się tam zatrzymał uzależnia na tyle, że chcesz tam wracać. Mam nadzieję, że wrócę tam jak najszybciej... :)



MONIKA Z MOTOHERO



Monika z MotoHero - pozytywnie szajbnięta motocyklistka, która od 10 lat przemierza świat na motocyklu. Uwielbia zjeżdżać z asfaltu by odkrywać dzikie miejscówki. Kocha naturę i dzikie campingi nad wodą. Plan na najbliższe lata - jak najszybciej wyjechać w podróż dookoła świata! Więcej zdjęć i relacji znajdziecie w jej profilach na mediach społecznościowych.







EUROPA

MOŁDAWIA

BIEDNY KRAJ, O BOGATYM SERCU

MOŁDAWIA - KRAJ, DO KTÓREGO RZADKO JEST PO
DRODZE, POMIMO ŻE ZNAJDUJE SIĘ W SĄSIEDZTWIE
NAJSŁYNNIEJSZYCH TRAS MOTOCYKLOWYCH, TO
NIEWIELU TAM DOCIERA.

Tekst i zdjęcia: ŁUKASZ ZABALUK







EUROPA
MOLDAWIA





Rusząc w kolejną podróż, tym razem na Węgry, wiedziałem, że jeśli nie pojadę dalej, do Mołdawii, to prędko tam nie dotrę.

Niestety, ten kraj jest tak usytuowany, że jeśli nie masz go w konkretnych planach podróży, to będzie wiecznie nie po drodze. A kto by jechał ponad tysiąc kilometrów w jedną stronę dla kilku winnic.

MOŁDAWIA TO WIĘCEJ NIŻ WINO

Prawda jest taka, że w internecie jest niewiele informacji na temat tego kraju, więc postanowiłem sprawdzić go sam.

Do Mołdawii wjechaliśmy przez Leuseni, kierując się od razu do Kiszyniowa - jej stolicy.

Osobiście nie jestem fanem dużych aglomeracji, jednak chcieliśmy odwiedzić przyjaciół - Maksa i Ritę, których poznałem wcześniej, w czasie moich podróży autostopem.

Tego dnia mogliśmy odpocząć i zregenerować siły. Krótki prysznic i już czekał na nas spacer po mieście, oczywiście w ciuchach cywilnych – trzeba to zaznaczyć, kiedy większość dnia spędzasz w ubraniu motocyklowym.

Następnego dnia, czekało na nas wydarzenie, które wywróciło lekko do góry nogami nasz wstępny plan podróży. Były to zawody Gymkhana, polegające na precyzyjnym pokonywaniu motocyklem toru sprawnościowego. O zawodach dowiedziałem się 3 dni wcześniej i już wiedziałem, że muszę na nie zdążyć!

Ciężki cruiser, może nie jest najlepszym motocyklem do takich konkurencji, ale najważniejsza jest zabawa i podnoszenie swoich umiejętności. A efektem mojego uczestnictwa było 3 miejsce w kategorii amatorskiej, zdobycie wielu kontaktów oraz podniesienie rangi zawodów do miana „międzynarodowych”, w końcu brał w nich udział cudzoziemiec. :)

Korzystając z reszty dnia i ładnej pogody pojechaliśmy do Panasesti. Jest to urokliwy park z jeziorem, miejsce spotkań rodzinnych i ze znajomymi. Będąc tam, macie możliwość popływać sobie na Wakeboardzie czy kajaku, pograć w siatkówkę, badminton, ćwiczyć jogę czy po prostu poleżeć na trawie. Ze względu na panujący upał tego dnia, wybraliśmy atrakcje wodne.

Kiedy wszyscy już się wyszaleli, pojechaliśmy dalej, obejrzeć XV-wieczny Monaster Căpriana. Składający się z kilku budynków. Jednocześnie, jest to jeden z najcenniejszych zabytków sakralnych Republiki Mołdawii. A jako bonus, przed wejściem do Monasteru stoi pomnik Domnitora Mołdawii, Stefana Cel Mare si Sfint, którego wizerunek widnieje na mołdawskich banknotach.

Na koniec dnia została prawdziwa perełka w okolicach Kiszyniowa – największa kolekcja posowiecka. Są w niej także podkowy końskie, które jako zbiór w roku 2011 trafiły do Księgi Rekordów Guinnessa, było ich wtedy 3200 sztuk.

A co jest najzabawniejsze, nie znajdziecie tego miejsca w żadnym przewodniku!



**MOŁDAWIA,
NADDNIESTRZE,
GAGAUZJA**

Pomimo, że jest to piękny i wciąż dziki kraj, ma też swoją ciemną stronę, którą trzeba brać pod uwagę, planując trasę.

Republika Mołdawii, na swoim terytorium posiada dwa autonomiczne regiony. Naddniestrze, leżące na lewym brzegu Dniestru. Mieszkający tam głównie Rosjanie i Ukraińcy, określają ten powstały po upadku Związku Radzieckiego region, jako niepodległe państwo, ze stolicą w Tyraspolu. Jednak, ich suwerenność nie jest uznawana na arenie międzynarodowej i Naddniestrze jest traktowane jako część Republiki Mołdawii. W oficjalnych mediach przedstawiane jako nieustabilizowany kawałek świata, który lepiej omijać z daleka. Z drugiej strony przyciąga miłośników socrealistycznej architektury i komunistycznych monumentów.

Naddniestrze posiada granicę militarną, własną walutę i rządzi się własnymi prawami.

Natomiast drugim regionem jest Gagauzia, która nie stanowi jednego, spójnego obszaru i położona jest w południowej części kraju. Obszar ten, zamieszkują głównie Gagauzi, posługujący się językiem rosyjskim i tureckim. Jest to również najbardziej niebezpieczny region Mołdawii, a nawet całej Europy.

**NIEOCZEKIWANE
SPOTKANIE**

Po dwóch dniach spędzonych w Kiszyniowie, wyruszyliśmy w dalszą podróż. Plan był prosty, objechać cały kraj dookoła, plus odwiedzić wszystkie ciekawe miejsca jakie znajdziemy.

Jednak, kiedy dowiedzieliśmy się o podziale Mołdawii, szybko musieliśmy skorygować nasze plany i opuścić Naddniestrze. No, może nie musieliśmy, ale też nie chcieliśmy kusić losu.

Zdecydowaliśmy się przejechać jak najbliżej wschodniej strony, ale nie dojeżdżać do Dniestru, następnie kontynuować wzdłuż granicy, aż do Gagauzji.

W Mołdawii, ruch uliczny nie jest zbyt gęsty, a im dalej od głównych aglomeracji, tym większe pustki.

I tak jadąc jedną z bocznych dróg, na horyzoncie pojawił się samochód terenowy. Nie trzeba było bardzo się zbliżyć, żeby rozpoznać polskie numery rejestracyjne. Wyprzedzamy auto i pozdrawiamy „Lewą W Górę”, a w lusterkach dostajemy odpowiedź z halogenów. Jedziemy dalej, a samochód zaczyna już znikać za nami.

Po chwili przychodzi mi myśl do głowy: „Jesteśmy na końcu świata, spotkanie Polaków w takim miejscu, mogłoby wydawać się niemożliwe! A może by ich zatrzymać i zapytać chociaż, dokąd jadą”. Uchyliłem kask i krzyknąłem do Patrycji, co ona na to.







Pokiwała głową.

Zwolniliśmy więc tempo, żeby dać się dogonić, a gdy samochód był już blisko, włączyłem prawy kierunkowskaz i dałem sygnał do zatrzymania się. Auto od razu zareagowało prawym migaczem i zjechaliśmy na pobocze.

Z samochodu wysiadł mężczyzna w siłę wieku z blaskiem w oczach.

Rozmowa była krótka: „Dokąd jedziecie? Gdzie dziś nocujecie? Nie macie planów? To jedźcie z nami na dziką miejscówkę, nad jeziorem.”

W podróży, nie lubimy dużych skupisk ludzkich, ale też nie lubimy się izolować. Dlatego, często prowadzę bieżącą relację na lokalnych grupach internetowych, żeby spotkać okolicznych mieszkańców, zagłębić się w kulturę, słuchać ciekawych historii, a gdy potrzebuję wsparcia, uzyskać je. To spotkanie było zupełnie losowe.

Pojechaliśmy na ustalone miejsce, każdy w swoim tempie. Nad jeziorem było jeszcze sporo ludzi, nie było łatwo znaleźć kawałka płaskiej ziemi, bez ostrych krzewów, ale ostatecznie, udało się!

Korzystając, że jeszcze jest jasno, zaczęliśmy zapoznawać się z Andrzejem i jego żoną, przy wspólnej kolacji. Podróżowali z psem, już od kilku tygodni. Wyruszyli z Wrocławia, przez Ukrainę do północnej części Mołdawii, gdzie przekroczyli granicę. Teraz kierują się, nieśpiesznie nad Morze Czarne, aby wrócić Ukrainą do domu.

W pewnym momencie zauważyliśmy dwa Buggy



jeżdżące w tą i z powrotem, aż w końcu zatrzymały się obok nas. Wysiadło dwóch, dobrze zbudowanych gości, podeszli do nas i spytali:

Jest tu Łukasz?

Chwila konsternacji...

Tak, to ja – odezwałem się, nie wiedząc czego się spodziewać dalej. Na szczęście nie byli to „krwiożerczy bandyci”, a dwóch lokalnych motocyklistów, którzy zauważyli na grupie na FB, że kręcę się po okolicy, więc stwierdzili, że przyjadą się przywitać.

Ten dzień był krótki i spokojny, zrobiliśmy mało kilometrów, mogliśmy trochę odpocząć i zrelaksować się przed tym co nas spotka jutro.

Rano każdy pojechał w swoją stronę, a raczej Andrzej z rodziną. Ponieważ my zbieraliśmy się spokojnie i bez pośpiechu, ale jak tylko pojawiło się słońce, zaczynało się robić gorąco, a w namiocie duszno i trzeba było szybko z niego wychodzić. Natomiast,

w ciągu dnia, temperatura sięgała 30-40 st.

Spakowaliśmy sprzęt i pojechaliśmy dalej. Im bardziej na południe, tym bardziej fatalny stan dróg.

Jako ciekawostka dodam, w sytuacji gdy na drodze jest położony asfalt, ale jest już on w fatalnym stanie, dostępne są pobocza szutrowe lub wysypane kruszywem. Wtedy, zazwyczaj samochody jeżdżą poboczami, a środek zostaje pusty!

Tak, ja również, w pewnym momencie zdecydowałem się wybierać mniejsze drogi szutrowe, niż główne asfaltowe, ze względu na i stan.

Drugą ciekawostką, odnośnie dróg, są dziury tak głębokie, że mogłoby się schować w niej 1/3 motocykla i nie są oznaczone, w żaden sposób!

CDN... :)



ŁUKASZ „ZABALUK” CZAJA

Wędrowiec długoterminowy, niskobudżetowy. Z motocyklami związałem się, dopiero kilka lat temu, ale w świat ciągnęło mnie zawsze. Podróżowałem samolotem, żyłem na morzu i jeździłem autostopem – zawsze jak najniższym kosztem. Tu nie chodzi o brak pieniędzy, tylko o otwarcie się na nowe możliwości. Moja filozofia, to jak najdłużej pozostać w podróży, żyć w drodze i docierać do najbardziej skrytych zakątków świata.





EUROPA
ISLANDIA

TAM, GDZIE KOŃCZĄ SIĘ DROGI

ISLANDIA, TO KRAJ, W KTÓRYM NATURA WCIAŻ JEST WIDOCZNA NA KAŻDYM KROKU. NIE DA SIĘ POWIEDZIEĆ, ŻE TO KONIEC ŚWIATA, CHOĆ DO TAKIEGO MIANA NA PEWNO ASPIRUJE.

Tekst i zdjęcia: KAROLINA KOWALSKA







EUROPA
ISLANDIA





Ale na tym? - ze zdziwieniem w głosie spojrzał na nas celnik na granicy niemiecko-duńskiej i wskazał na motocykl.

No... na tym - odpowiedzieliśmy, uśmiechając się szeroko, chociaż jego reakcja dała nam nieco do myślenia. Celnik przyglądał nam się jeszcze chwilę, później machnął ręką, a my pojechaliśmy dalej.

To był początek naszej wyprawy na Islandię. Od startu we Wrocławiu przejechaliśmy już ponad 800 kilometrów, przed nami, do portu w Hirtshals, było jeszcze około 400 i później prawie trzy dni na promie.

Jednak warto było, mimo, że jadąc na prom zapewnialiśmy się nawzajem, że nigdy więcej w nocy i deszczu nie będziemy jechali całych 1200 kilometrów na raz.

Poranek, kiedy w pełnym słońcu, mimo dość wczesnej godziny, wpływaliśmy do portu w Seyðisfjörður, mijając postrzępione klify Mjóifjörður, zapamiętamy na zawsze. Naprawdę warto było się spieszyć.

U WRÓT ISLANDZKIEGO ŚWIATA

Patrzyliśmy na drogę którą właśnie przebyliśmy. Ciemna, asfaltowa wstęga wiała się serpentynami w górę, odcinając się od obłędnie zielonych traw. Po prawej stronie płynęła wartko rzeka, która kawałek dalej przeobrażała się w wodospad Gugufoss. W oddali Seyðisfjörður otulone otaczającymi go z dwóch stron fiordami, miejscami wciąż pokrytymi śniegiem. Mieniające się kolorami miasteczko, w typowo skandynawskim klimacie, stanowi bramę do islandzkiego świata. To właśnie tutaj przyplęwa prom z Danii, przywożąc ze sobą wszystkich motocyklistów, którzy zdecydowali się na wyprawę na własnym sprzęcie. Również i nas.





mieszka elfia królowa. Ponoć w przeszłości powstały tu plany wybudowania kościoła, ale nikt nie odważył się zdrzeć z elfami i plany poszły w niepamięć. To dziwne, bo rozsądek podpowiada, że żadne baśniowe stworzenia nie istnieją, a jednak będąc na Islandii, uzmysławiamy sobie, że gdyby jednak miały, to nigdzie indziej jak właśnie na tej wyspie. Coś magicznego jest w Islandii, coś niesamowitego wisi tutaj w powietrzu i sprawia, że zaczyna się wierzyć w bajki. Nasłuchując cichego tupotu elfich stóp, ugotowaliśmy obiad i idealnie na zachód słońca byliśmy gotowi, żeby ruszyć w stronę mariny w Borgarfjörður Eystri.

TRZEPOT TYŚIĄCA SKRZYDEŁ

Borgarfjörður Eystri to jedno z lepszych miejsc, gdzie oko w oko można spotkać się z maskonurem - skrzydlatym symbolem Islandii. Te przedziwne ptaki, wyglądające jak skrzyżowanie papugi z pingwinem o locie nietoperza, przylatują na Islandię w połowie maja i spędzają tutaj całe lato. Lato na Islandii kończy się dużo wcześniej niż

Staliśmy tam jeszcze chwilę, w cichym zachwycie nad niewyobrażalnym pięknem natury. Później zebraliśmy się i ruszyliśmy dalej. Czekala w końcu na nas przygoda, którą właśnie rozpoczynaliśmy.

NA SALONACH ELFIEJ KRÓLOWEJ

Tego samego jeszcze dnia mieliśmy dojechać do Borgarfjörður Eystri. Niecałe 100 kilometrów od Seyðisfjörður, niby niewiele, ale zatrzymując się w każdym możliwym miejscu, dotarliśmy do celu dopiero po południu. Rozbiliśmy namiot na polu campingowym u stóp niewielkiego wzgórza. Álfaborg, bo taką nosi nazwę, to według legend miasto elfów, w którym od stuleci









w Polsce, z końcem sierpnia dni robią się coraz krótsze i chłodniejsze, zdarzają się już nawet pierwsze, nocne przymrozki. Gdybyśmy mieli zaplanować naszą podróż jeszcze raz, pewnie przybyliśmy wcześniej. Początek lipca jest chyba najbardziej optymalny dla motocyklistów, a tak była już połowa sierpnia. Nie dość, że zimniej niż przypuszczaliśmy, to pewnie wszystkie maskonury już odleciały na zimę. Chociaż wciąż mieliśmy nadzieję.

Marina, którą zamieszkuje największa islandzka kolonia maskonurów, znajduje się kilka kilometrów za samym miasteczkiem Borgarfjörður Eystri. Wsiadliśmy na motocykl i ruszyliśmy w jej stronę. Droga była przepiękna, z jednej strony rozciągał się widok na zielone zbocza gór, z drugiej zatoka, mieniąca się ciepłymi kolorami powoli zachodzącego słońca. Po chwili dotarliśmy na

miejsce, motocykl zostawiliśmy na parkingu, a sami udaliśmy się na poszukiwanie maskonurów.

Minęła godzina, może więcej, w międzyczasie zaczęło padać, zdążyło przestać i znów zaczęło, a my wciąż wpatrywaliśmy się w dziesiątki czarnych nerek wydrapanych w urwisku przez maskonury z nadzieją, że jakiś nam się z niej wyłoni. Zrezygnowaliśmy i przemarznięci, postanowiliśmy, że wracamy. I jakby na pożegnanie, zupełnie na odchodnym, w jednej z dziur pokazał się nam nieśmiało czerwony dziób, a po chwili i cała reszta. Maskonur wyglądał na równie zdziwionego, co i my, bo już straciliśmy nadzieję, a on zdawał się nie spodziewać się nikogo. Przez chwilę przyglądał się nam z zaciekawieniem, po czym schował się z powrotem. Nie należał do tych odważnych, które zupełnie nie interesują się naszym gatunkiem i które mieliśmy okazję poznać na wiosnę następnego roku na Fiordach Zachodnich. Ale maskonury na Fiordach Zachodnich to już zupełnie inna historia, my tamtego dnia byliśmy zachwyceni, że udało nam się spotkać chociaż jednego. Z zadowoleniem

wróciliśmy na pole campingowe. Po dniu pełnym wrażeń, szybko zasnęliśmy, ukołysani dźwiękiem kropel uderzających o tropik naszego namiotu i szumem wiatru. A może to był elfi śmiech? Kto wie?

GDZIE DROGA JEST CELEM

Spojrzeliliśmy na mapę naszej trasy, do Stöðvarfjörður - miejsca naszego następnego noclegu, mieliśmy do przejechania nieco więcej niż poprzedniego dnia, 180 kilometrów. Dzień zapowiadał się wspaniale, wiatr przegnał w nocy deszczowe chmury, słońce było już całkiem wysoko na niebie. Zjedliśmy śniadanie, wysuszyliśmy na karłowatych drzewach rosnących wokół campingu nasz namiot, spakowaliśmy się i ruszyliśmy dalej.

Trasa wykuta była w zboczu fiordu, otaczała go niczym wstążka i prowadziła nas delikatnymi zakrętami. Z jednej strony mieliśmy litą skałę, wysoką na kilkadziesiąt kilometrów, z drugiej strony widok na zatokę i tonący w chmurach przeciwny fiord. Później droga ciągnęła się doliną, wzdłuż nieziemsko





zielonych pól i rozlewisk, pełnych tysięcy ptaków, gdzieś tam błyszczące się bielą domów i zabudowań gospodarczych. I tak w zupełnej ciszy przejechaliśmy pierwszych 30 kilometrów. Zatrzymaliśmy się na szczycie fiordu, gdzie rozciągał się oszałamiający widok na okolice. I to nie sam widok oszałamiał, a przestrzeń, przestrzeń, która jest tak znamienita dla Islandii. Tutaj poznaje się jej wszystkie imiona i twarze. Naszym oczom ukazało się rozległe morze traw, poprzecinane srebrzystymi meandrami rzek, po prawej szarobłękitny ocean ciągnął się hen po horyzont, niemalże łącząc się z niebem i zacierając granice. Gdzieś w oddali widzieliśmy drogę w kierunku Egilsstaðir, którą mieliśmy za moment sami jechać. W uszach świszczał wiatr, a my staliśmy oniemieli z zachwyty jeszcze długi czas.

Za Egilsstaðir zjechaliśmy z drogi numer 1, która okrąża całą Islandię, na szutrową drogę 955. Wbrew wyobrażeniom wielu, również i wbrew naszym oczekiwaniom, Islandia nie jest już tak dziewiczym i odludnym krajem. Była nim, kilka lat temu, ale już nie dzisiaj. Im dalej na południe wyspy, ruch coraz bardziej się wzmacnia, a na drogach pojawia się coraz więcej autokarów z wycieczkami, w najbardziej popularnych miejscach,

czasami musieliśmy szukać skrawka wolnej przestrzeni, żeby zaparkować nasz motocykl. Z tego powodu też mijaliśmy krajowa 1 wtedy, kiedy tylko mogliśmy i nigdy tego nie żałowaliśmy. Dzięki temu lepiej poznawaliśmy wyspę, odkrywaliśmy mniej znane miejsca, nieopisane w popularnych przewodnikach po Islandii. Nie inaczej było tym razem.

Świetnej jakości szutrowa droga 955 prowadziła nas delikatnymi zakrętami wokół niewielkiego fiordu. Z jednej strony rozciągał się widok na zatokę, z drugiej na porośnięte trawą i mięciutkim mchem wzgórza. Mijaliśmy dziesiątki wodospadów, kaskadami rozlewającymi się po zboczach. Droga czasami schodziła zupełnie na dół i zrównywała się z poziomem oceanu, ciągnąc się wzdłuż czarnych plaż. Obiad zjedliśmy z widokiem na pomarańczową latarnię, mocno kontrastującą z głębokim błękitem nieba. Nie spotkaliśmy nikogo. Tylko błakające się tu i ówdzie owce dotrzymywały nam towarzystwa. Do takich miejsc jak to nie dojeżdżają wycieczki autokarami i turyści, próbujący objechać wyspę w kilka dni, odhaczając kolejne punkty na mapie. Tutaj nie znajdziecie najpopularniejszych atrakcji, tutaj sama droga staje się celem. I jest to piękne.



WSZYSTKIE KOLORY NIEBA

Do Stöðvarfjörður dojechaliśmy późno, słońce w zasadzie schowało się już za góry, ale jego promienie wciąż malowały niebo kolorami. Chwyciliśmy za aparat i szybko poszliśmy do pobliskiego portu. Ile czasu tam spędziliśmy, kto to wie? Kawalek dalej usiadła kobieta z wielkim, kudłatym psem. Najpewniej też przyszła podziwiać zachodzące słońce. Przywitała się życzliwie i tak jak my utonęła w niesamowitych kolorach słońca i zagubiła się w czasie.

Wracając z portu zahaczyliśmy o jedyny sklep w okolicy. Wcześniej zdziwiły nas trochę godziny otwarcia, było już dobrze po 21, a islandzkie spożywcza zazwyczaj czynne są dość krótko. Wszystko wyjaśniło się, kiedy przekroczyliśmy próg sklepu. Najpierw dotarł do nas zapach smażonych frytek, a później piwa, wymieszanego z dymem papierosowym. Ten jedyny w







okolicy sklep był równocześnie sklepem, barem, fast-foodem, sklepem z pamiątkami, gdzie można było zaopatrzyć się w ręcznie robione skarpetki, pocztą i co najważniejsze - wieczornym centrum spotkań lokalnej społeczności. Kilku Islandczyków siedziało już przy stołach, raczej nie byli zainteresowani naszą obecnością. Pewnie setki takich jak my widzą każdego lata. Kupiliśmy mleko do kawy i wróciliśmy na nasze pole campingowe.

Niemalże rok temu na tym samym campingu poznaliśmy przesympatycznych Niemców podróżujących razem od kilku miesięcy po Islandii. Wyglądali już dobrze po 60, mieli długie, białe brody i nosili mocno znoszone skórzane kurtki. Jeden z nich jeździł na MZ-tce z koszem, drugi na starym Uralu. Nie przejmowali się tym, jak wyglądali, nie przejmowali się tym, że ich motocykle nie należały już do najmłodszych. Liczyła się dla nich sama droga i przygoda. Byli dla nas kwintesencja wolności, bez zbędnych rzeczy materialnych, skupieni na przeżywaniu, a nie posiadaniu. Byli dowodem, że można. Też tak chcieliśmy.

DOTKNAĆ CHMUR

Patrzyliśmy jak wielka chmura sunie w naszym kierunku. Bardzo nisko nad ziemią, niemalże nie odrywając się od jej powierzchni, szczyty słynnego Stokksnes pochłonęła biel nieba. Od chmury oddzielała nas tylko bardzo szeroka, czarna plaża, porośnięta gdzieś tam zielonymi kępami traw. Piasek smagany wiatrem, znajdował wokół nich trochę spokoju, tworząc mniejsze i większe wydmy, urozmaicając ten iście kosmiczny krajobraz. W oddali słyszeliśmy dźwięk fal rozbijających się o brzeg, dzięki czemu mogliśmy mniej więcej zorientować się, w którą stronę powinniśmy pójść, żeby dojść do oceanu. Horyzont zupełnie zniknął nam z oczu.

Przez moment zrobiło się zupełnie biało. Widzieliśmy tylko na metr, może i pół, zniknęły nawet zarysy kęp traw. Jakby niebo się załamało i spadło na ziemię. Uderzyła nas fala wilgoci, mikroskopijne kropelki osiadały na wszystkim. Nasze ubrania zrobiły się momentalnie mokre, patrzyliśmy jak z Basiorka spływają ogromne krople wody, mimo, że wcale nie padało. Byliśmy w chmurze.

Dotknąć chmur. W trakcie kilku sekund, stojąc tutaj na ziemi, ziściło się jedno z naszych zupełnie irracjonalnych, dziecięcych marzeń. Może nie jest tak, jak sobie to wyobrażaliśmy, bo bycie przemoczonym od czubka głowy do stop wcale nie było przyjemne, a kłębki

chmur nie były mięciutkie niczym baranki, ale ogarnęło nas uczucie spełnienia. Gdzieś w naszym dorosłym życiu zapominamy o tym, o tych prostych chwilach, które czynią nas po prostu szczęśliwymi. To było piękne.

Później zerwał się wiatr, chmura się rozeszła, odsłaniając spektakularne szczyt Stokksnes. Zrobiliśmy nasze upragnione i od dawna zaplanowane fotki, bo Stokksnes było miejscem, które od dawna chcieliśmy zobaczyć i sfotografować. I ruszyliśmy dalej.

CDN...



KAROLINA KOWALSKA

Plecaczek z dość krótkim, kilkuletnim stażem. Mimo, że wcześniej turystyka motocyklowa nie leżała w jej zainteresowaniach, to odkąd poznała Szymona, razem podróżują i prowadzą bloga <https://mototrasy.pl>. Teraz nie może doczekać się kolejnego sezonu motocyklowego. Cały czas myśli też o zrobieniu prawka, chociaż nigdy nie ma czasu na dokończenie rozpoczętego kursu. To ona wybiera kierunki, zaznacza punkty na mapie i szuka coraz nowszych destynacji. Introwertyczka i marzycielka, która kocha koty, wino i przyrodę.



ROAD of ADVENTURE

SKĄD W OGÓLE POMYSŁ NA TEN MAGAZYN?

Brakuje według nas tego typu pozycji na polskim rynku. Wszystkie gazety motocyklowe w naszym kraju, tak naprawdę skupiają się na testach, porównaniach czy nowościach. Informacjach, które równie dobrze można znaleźć na stronach i w ulotkach producentów sprzętów używanych przez motocyklistów. Reportaże z wypraw, opisujące nasze autentyczne odczucia, porady związane z kierunkiem jaki obrać, zamykają zazwyczaj w jednym, lub dwóch, artykułach w każdym numerze. Stąd pojawił się pomysł na magazyn, który traktuje tylko o podróżach motocyklowych. Gdzie znajdziecie artykuły, które Was zainspirują do odwiedzenia miejsc opisanych przez ich Autorów. Pokażą, że warto czasami zostawić swoją strefę komfortu, żeby przeżyć wspaniałe przygody. Chcielibyśmy, żeby to był magazyn pisany przez motocyklistów dla motocyklistów.

JAK CZĘSTO MAGAZYN BĘDZIE SIĘ UKAZYWAŁ?

Na początek magazyn będzie wychodził raczej nieregularnie, aczkolwiek czas pomiędzy kolejnymi numerami nie będzie przekraczał trzech miesięcy, więc wydaje się, że można nazwać go na chwilę obecną kwartalnikiem. Docelowo dążymy do tego, żeby był regularnym miesięcznikiem, ale to wszystko zależne jest od Autorów i od Was.

CZY MAGAZYN BĘDZIE W FORMIE DRUKOWANEJ?

Na chwilę obecną nie. Skupiamy się na wersji internetowej, która pozwala także wzbogacić nasze czasopismo o dodatkowe bonusy, jak chociażby materiały filmowe dostępne bezpośrednio z poziomu magazynu. W przyszłości marzy nam się wydanie drukowanej wersji, np. wybrane przez Czytelników najlepsze 12 artykułów z całego roku, ale do realizacji tego jeszcze długa droga.

CZY MOGĘ JAKOŚ POMÓC?

Oczywiście! Spodobał Ci się nasz magazyn? Przekaż o nim info do swoich znajomych. Każde udostępnienie jest dla nas bezcenne. To po pierwsze, a po drugie - podziel się z nami swoimi przygodami i napisz artykuł do "Road of Adventure". A może kręcisz i montujesz fajne filmy ze swoich wyjazdów? Skontaktuj się z nami przez FB lub maila.

CZY MAGAZYN JEST BEZPŁATNY I JEŚLI TAK, TO KTO ZA TO PŁACI?

Tak, magazyn jest całkowicie bezpłatny. Koszty związane z jego prowadzeniem bierze na siebie Redakcja i Autorzy. W 99% jest to dobrowolna, hobbystyczna praca, która ma na celu popularyzację bliższych i dalekich wypraw motocyklowych. Nie znajdziecie tutaj reklam, ani artykułów sponsorowanych. Chcemy być wolni od wszelkiego rodzaju nacisków ze strony potencjalnych Sponsorów. Można za to wspomóc nas poprzez serwis **PATRONITE.PL**, więc jeżeli ktoś chce kupić nam wirtualną kawę, to jak najbardziej do tego zachęcamy. Link znajdziecie na dole tej strony.

JAK MOŻNA SIĘ SKONTAKTOWAĆ Z REDAKCJĄ?

Można to zrobić poprzez prywatną wiadomość wysłaną na nasz fanpage na Facebook'u (<https://www.facebook.com/roadofadv>) lub pisząc e-mail na nasz adres roa@roadofadv.com. Tych najbardziej wytrwałych zapraszamy oczywiście do siedziby Redakcji na Islandię! :)



PATRONITE