



Från en dramatisk cykel

Så kom vi då iväg på vår spännande färd. Till vårt nordiska grannland i norr, mitt ute i havet mellan Norge och Grönland. Ja, betydligt närmare Grönland faktiskt och med ett läge just under Polcirkeln. Och hur färden avlöpte får ni veta i detta omfattande reportage, som bl a även gav oss några timmar i Torshavn på Färöarna.

Text / Foto : LASSE BRYNOLF • NISSE ENGNELL

● Få svenskar har varit på Island och kunskapen om riket är låg. Man vet väl på ett ungefär var ön ligger, vad huvudstaden heter och att Island är ett nordiskt land. Och den senaste tidens vulkanutbrott har man väl heller inte kunnat missa. Men mycket mer än så har många inte tagit till sig. Och det är verkligen en brist, för Island är ett ovanligt spännande rike och SCS suddar härmed också ut en tom fläck på vår annars, numera ganska omfattande äventyrskarta.

En mix av gammalt och nytt

Island har en mycket gammal historia. Ön koloniserades av norrmän på 800-talet och redan tidigt utvecklades en demokratisk struktur av lokala ting och ett Allting (världens första parlament år 930). Det finns inga skriftliga dokument från denna tid, utan man hade en muntlig berättartradition, bl a genom de isländska sagorna. Dessa nedtecknades dock först på 1200-talet genom Snorri Sturlason.

Island kristnades ungefär samtidigt med övriga nordiska länder i början på 1000-talet och ungefär då "upptäckte" den isländske vikingen Leif Ericson både Grönland och Amerika (New Foundland), 500 år före Columbus. Efter orosti-

der och mordet på politikern och författaren Snorri, hamnade Island under Norge 1262 och senare delvis under England. Norge gick i union med Danmark kring 1550 och Island följde med och detta förhållande varade sedan i flera hundra år. I mitten på 1800-talet började frihetskampen Jon Sigurdsson sin agitation i Köpenhamn och denna kom sedan successivt att föra ö-riket allt närmare självständighet.

Men det var först i samband med första världskriget, som det skedde något radikalt. Island blev då ekonomiskt självständigt i union med Danmark och under andra världskriget upphörde kontakterna med Danmark helt, efter en tid av brittisk och amerikansk ockupation. 1944 bröt man ensidigt unionsavtalet med Danmark och utropade sig som republik. Men man har inte velat klippa banden österut helt, utan är numera en av de allra ivrigaste förespråkarna för nordiskt samarbete.

Geografi och klimat

Island ligger i nord-Atlanten med SO-Grönland som närmsta granne. Kalla vintrar kan isbergen nå ända ner till de norra delarna, men annars ger havsströmmarna ön ett tempererat klimat, med

Man flaggade isländskt, danskt och färöiskt vid vår ankomst till färjeläget i Seydisfjörður. Sedan skulle vi över bergen i bakgrunden (10 %), men värre blev tillbakafärden från andra hållet (se text).

oftast isfria hamnar året runt. I nord-sydlig riktning ligger Island ungefär på samma höjd som mellan Umeå och Haparanda i Sverige, just under Polcirkeln.

Island motsvarar ungefär 1/5-del av Sveriges yta. 10 % av denna täcks av glaciärer och inlandet är att likna vid en kuperad grusöken, ett ofta väglöst land i stort sett utan vegetation. Denna hittar man vid kusterna och längs vissa floddalar och här bor även befolkningen. Inlandet är helt öde. Klimatförändringen har dock nått även hit och glaciärerna smälter. Nederbörden är riklig, särskilt på vintern och liknar mycket den norska atlantkusten. Strandzonen genomkorsas av ett stort antal isälvar.

Gillar man inte att bada i isälvarnas tvågradiga vatten finns dock alternativ. Ön utgör nämligen gräns mellan två kontinentalplattor, så det bubblar och sprutar lite överallt i grannskapet. Kompletterat av regelbundna vulkanutbrott – ön har 300 vulkaner, varav ca 30 är aktiva. De heta källorna erbjuder hälsosamma bad inom ett temperaturintervall på 40 upp till 100 grader. Mest känd bland dessa är den Blå Lagunen utanför Reykjavik.

De högsta bergstopparna på Island är lika



ISLAND – SAGORNAS Ö I NORD-ATLANTEN



höga som Kebnekaise, drygt 2.000 m. Vulkanernas randberg går på många ställen nästan ända ut till havet, endast lämnande en ofta ganska slät sedimentzon däremellan med dessa talrika isälvar. Här hittar du även kustvägen (Ringleden) runt hela ön och det var oftast här i den SV-delen som vi tog oss fram.

Bebyggelse och kommunikationer

På landsbygden och i småstäderna är bebyggelsen mycket enkel. Inte ett enda lyxhus kunde ses och "trädgårdarna" i mån de fanns var små och ganska enehanda. Man odlade egentligen ingenting där, kanske beroende på att det mesta var svårödlat i rådande klimat.

Men kom man bara inomhus blev intrycket ett annat. Islänningarna har hög levnadsstandard, lika hög som i Sverige. Islands BNP är faktiskt högre än Sveriges, med reservation för de senaste två åren. Och lite större och finare villor finns det faktiskt i Reykjavik med omnejd och på några andra platser. Men jordbruksfärdigheterna var spartanska och låg ofta "dolda" i svackor i landskapet, till skydd mot vinden.

Två tredjedelar av befolkningen på drygt 300.000 bodde i SV inom huvudstadsregionen och resten i fiskebyar utmed kuster och fjordar. Tidigare hade man en färjelinje som gick runt hela ön typ den norska Hurtigruten. men denna är nu nedlagd. I stället har man satsat på inrikesflyget och olika busslinjer. Och det mesta verkar att fungera enligt tidtabell. Bussarna, som vi nyttjade vid flera tillfällen, var helt moderna.

Kommunikationerna över havet inskränker sig nu till två inrikes färjelinjer – ja, det finns faktiskt även en tredje till en liten ö i norr. Samt då livlinan till Europa och Danmark, m/s Norröna, en modern och väl underhållen bilfärja av



resa...

Finlandstyp, som angör en fjordhamn långt i öster. Någon järnväg har aldrig funnits på ön.

Vägar och trafik

Islands vägnät är väl inte alltför imponerande. Vägarna är smala och beläggingsgraden låg, det är bara de större stråken som åtgärdats. Inte ens Ringleden runt kusten är helt belagd, 10 mil i SO utgörs fortfarande av grusväg. Och dessa varierar högst påtagligt i kvalitet. Vi tog den södra kustvägen vid ankomst (övriga färjeresenärer valde den norra) och möttes av dessa 10 mil grusväg efter ett tag. Vi var ensamma på vägen och denna var slät, så det var inga problem.

Men efter ett tag hade vi möjlighet att ta en

OVAN – Jökulsarlon, en 17 km² stor issjö och 600 m djup nedanför den väldiga glaciären Vatnajökull. En av Islands stora sevärdheter, här gick glaciären ända ner till huvudvägen så sent som 1932. På 75 år har denna isbergssjö alltså bildats, när isranden succesivt dragit sig tillbaka. Isbergen befinner sig i lagunen upp till fem år, innan de smält samman så mycket att de spolas ut i havet. Guidade båtturer.

MELLAN – Islandshästarna har alltid företräde i trafiken. Och hade de inte det, så skulle resultatet ändå bli detsamma.

NEDAN – Den vackra kustbyn Arnarstapi nedanför vulkanen och glaciären Sneafellsjökull i väster.



ISLAND – SAGORNAS Ö I NORD-ATLANTEN



genväg och spara fem av grusmilen. Genvägen var varningsskyldad som kuperad väg, men det var ju nedför mot havet (17 %), så vi tog chansen. Oturligt nog hade det regnat strax innan och vår minibus med släp blev som en lerhög. Vilket man dock lätt avhjälpte på närmsta mack efter några mil. Här fanns speciella slangutrymmen med färdiga borstar och allt var gratis. Uppenbarligen alltså en vanlig situation på ön.

Det öde inlandet består enbart av grusvägar och dessa är av betydligt sämre standard än de som vi provade på. Här rekommenderas endast fyrhjulsdrift och reservdunkar med bränsle. Och detta såg man att islänningarna hörsammat under den senaste högkonjunkturen. Tätt som oftast mötte vi rena monster-truckar med väldiga traktordäck. Dessa fordon drog säkert 3–4 liter milen och var i dagsläget helt osäljbara.

Trafiken utanför Reykjaviksområdet var blygsam. Även på Ringleden kunde det röra sig om tio bilar i timmen, lite mer på helgerna. Det var riktigt angenämt för en cykelresa som vår. Och vi mötte även en del medbröder, alla troligtvis utlänningar, maximalt utrustade för alla eventualiteter. För islänningarna själva cyklar inte på fritiden och knappast till vardags heller.

Allt var rent och snyggt längs vägarna och det förekom i stort sett ingen buskörning. Alla höll snällt lagstaddad hastighet eller lägre. Denna var 90 km/tim, vilket var lite i överkant på dessa smala vägar, men det matchar väl ungefär våra förhållanden i Norrland. Mycket vanligt längs de större vägarna var digitala tavlor visande väder och vind, inte minst det senare hade man ofta nytta av i den trädlösa terrängen.

Bensinstationerna låg glest utefter huvudstråken, så reservdunk medfördes. Skylttexten på vägmärkena var på isländska och ofta obegripliga, varför man undrar hur det fungerade med viktiga säkerhetsbudskap. Annars var vägnummer och platser inga problem att hitta och symbolskyltar är ju internationella. Avfarter längs ”motorvägarna” i huvudstadsområdet skyltades dock väldigt sent. Låg man i fel fil eller tittade åt ett annat håll, var det bara att fortsätta till nästa trafikplats.

En lång sjötunnel var det modernaste inslaget i vägsystemet och denna låg ett par mil norr om Reykjavik vid Akranes, gick några kilometer under Valfjorden (Hvalfjördur) och kostade 70 kr. Men man sparade tid och ett antal mil, så det var säkert lönsamt.



Storstaden Reykjavik

Island har alltså drygt 300.000 invånare och av dessa bor ca 70 % inom huvudstadsområdet. Reykjavik kan jämföras med en stad av Malmös storlek. Bebyggelsen består dock till stor del av villor och låghus, varför den känns större där den breder ut sig kring ett låglänt fjordlandskap. Undantag utgör den moderna bebyggelsen inne i själva centrum längs den stora sjövägen (Saebraut). Här har man rivit allt gammalt och byggt nytt i modern arkitektstil. Man kan tro att man plötsligt hamnat

OVAN – Den spektakulära kusten nedanför Arnarstapi var full av havsfåglar och grottor.

MELLAN – På väg mot skärgårdsön Flatöy i den breda Breidafjördur.

NEDAN – Lavabergens väldiga förkastningsbrant vid Thingvellir. Här möts två av jordens kontinentalplattor och klyftan ökar med två centimeter per år.

OVAN TH – En av cykelgrupperna lämnar dalen och kyrkan vid Thingvellir.





i New York, Shanghai eller Gotham City. Men bara några bostadsblock bakom ligger villaträdgårdarna. Och Frälsningsarméns hotell där vi bodde (kan rekommenderas) låg mitt inne i det gamla city vid stadens idylliska torg med nära till allt.

Som cyklist har du något svårt att orientera i och ut ur Reykjavik. Man har visserligen producerat en cykelkarta, men den är mer av utflyktskaraktär, saknar de flesta gatunamn och anger inte alls vad det kan stå på skyltarna. Lägga därtill att få cykelbanor är skyltade med symboltecken och att de inte ens är kompletta längs de större stråken. Det tog tid för cykelgrupperna att leta sig ut ur bebyggelsen, under de två etapper detta var aktuellt.

Reykjavik är alltså en stor stad i ett glest befolkat land (endast 3 inv/km²). Men man har en väl utvecklad sjukvård och allt en modern storstad kan önska. Man satsar på turismen, även om vi inledningsvis inte blev imponerade. Det finns mängder av matställen och gott om service. En av de mest udda var en geysir i naturlig storlek i en högt belägen park, som sprutade varmvatten i autentiska intervaller. Huvudstaden har även en stor inrikesflygplats och internationella Keflavik några mil utanför. Här finns en fin botanisk trädgård, mängder av museer och längst ut på näset mot havet ett fågelskyddsområde med golfbana.

Djur och natur

Island är i stort sett skoglöst sedan tidigare skövling, men man har återplanterat på vissa ställen. Ön har tre nationalparker och ett antal reservat. Inlandet är kargt och sterilt medan vissa floddalar liknar våra jordbruksbygder. Man satsar mest på foderodling för kreatur och hästar. De senare är talrika, lätttridna islands-

ponnys, som står för ett stort folknöje även bland vuxna. Vi övernattade på en hästgård söder om staden Fludir och mötte flera hästfloccar utefter vägarna, när de skulle ta sig över.

På magrare marker förekom endast fårskötsel och fåren var heller inte särskilt många. Näringen var inte lönsam. Enligt skyltning skulle det även finnas vildren på österlandet och i havet rikligt med säl och val. Ännu fler var invånarna på fågelbergen längs kusterna och på skärgårdsöarna i NV. Pratar vi fågel på Island, så är det sjöfågel vi menar – lunnefåglar, grisslor, stormfåglar och tärnor. Insektsätande arter har det betydligt kärvare. På land finns nästan inte ett enda flygfä – inga myggor, inga knott, nästan ingenting alls. De enda vi noterade var småflugor vid Thingvellir och mängder av sådana vid Myvatn, som tydligen är ornitologernas paradiset på ön. Även om dessa inte biter, så saknade vi näthjälmen utomhus vid vårt korta besök där.

Kusterna karakteriserades ofta av mängden småfloder, inte sällan flyter dessa genom svart lavasand. Lavan kunde också bilda väldiga stenlandskap, helt ogenomträngliga till fots. Lavan var i sin tur täckt med ett gråaktigt växttäck, någon form av lavalav? Passagen över småfloderna bestod av enkla broar, som ofta fick repareras eller ersättas helt vid regelbundna naturkatastrofer. Vart fjärde år inträffar ett vulkanutbrott på Island och delar av den södra Ringledden, spolas ofta ut i havet. Man höll nu på att reparera ett sådant parti, när vi passerade.

Grönsaksodlarna höll till i talrika växthus, även om vi inte såg så många. Tack vare den termiska gratisenergin är man självförsörjande på grönsaker. Fukt och bär utomhus saknas dock helt. Vår flora av bär och svamp i skogen existerar inte heller. Bortsett från någ-

ra vandringsleder var det ganska svårt att röra sig ute i terrängen.

God service i samhället

För sin ringa befolkning har Island en mycket hög standard, en av de högsta i världen. Kvaliteten på utbildning och sjukvård är hög. Bostäderna är gedigna, liksom vägar och kommunikationer. Bilismen har ett fast grepp om befolkning, här liksom på många andra platser.

Även om vi inte innan lyckades få tag på den information vi normalt söker inför en sådan här resa, så fanns den. Det fanns gott om tryckta skrifter, normalt både på engelska och isländska. Kunskaperna i nordiska språk var dock minimal hos befolkningen och på flertalet serviceställen, undantaget några invandrare och högre utbildade. Det isländska språket var obegripligt, både det skrivna och det talade. Fanns det någon likhet, så var den bara tillfällig. Man kunde inte vara säker på att en hänvisningsskylt mot ett ”bakeri” verkligen betydde vad man trodde, förrän man provat.

Banksystemet var väl utbyggt även på landsbygden. Det gick att växla svenska pengar överallt, även ganska stora summor. Och du blev omgäende enormt rik, med många sedlar på höga belopp. Den högsta sedelvalören var obegripligt låg, endast 5.000 kr motsvarande ungefär 250 svenska. För en svensk krona fick du 20 isländska, vår resa skedde under en extremt bra valutaperiod.

Detta gjorde också att det mesta var billigt i butikerna, åtminstone av det vi efterfrågade, som exempelvis mat och bensin. Kostnaden för logi var något blandad, här måste man ju jämföra både läge och service. Vandrarhemmen i centrala Reykjavik hade t ex så höga säsongstillägg att de var dyrare än de flesta hotell, eller



ISLAND – SAGORNAS Ö I NORD-ATLANTEN



vad sägs om 600 kr bädden i ett dubbelrum och då skulle man dessutom hålla med eget sänglinne. Vi nyttjade i stort sett bara övernattnings på hotell.

Att hyra vissa typer av fordon var extremt dyrt. En minibuss typ vår (Toyota Hiace Traveler) skulle kosta 49.000 kr för en 14-dagarsperiod. Och sedan behövdes då ett större släp till detta, vilket vi gissade inte fanns att uppbringa överhuvudtaget. Att hyra cyklar på ön var omöjligt, medan det gick att få med egna cyklar på planet (700 kr enkel), men då fick vi ju många andra problem att lösa här hemma i stället. Så den val vi gjorde var det smidigaste och billigaste, även om det blev dyrt.

Färden dit och hem

Ja, vi valde alltså färja med eget fordon + släp för sex personer och flyg t/r Arlanda för övriga. Detta innebar också att deltagarna från mellan- och syd-Sverige kunde få rimlig service. För det är ju allmänt bekant, att transportera sig med egen cykel inom Sverige på allmänna färdmedel är inte lätt.

Färjan till Island går bara två gånger i veckan, så denna transport t/r tog alltså en hel vecka extra. En fördel med detta var dock att man kunde varva ner ordentligt inför den aktiva semestern och att några fick se nästan hela öriket på detta sätt. Vi bytte personer i SCS-bussen mellan dit- och hemfärd, för att få maximal omväxling. Detta tillåter normalt inte flygbolagen och vi fick betala ett mindre tillägg. Landtransporten kostade totalt uppåt 90.000 kr (bara Islandsfärjan gick på 56.000 kr t/r). Alla cyklar fanns då med i släpet – dessa hade annars kostat 1.950 kr enkel om vi kört ombord dem styckevis. En dyrare cykelbiljett torde nog vara svår att hitta på jordklotet.

Det hela startade alltså i Stockholm, via Örebro ner till Göteborg, där ”sydlänningarna” anslöt. Därefter färja till Fredrikshavn på nord-Jylland och vidare till Hirtshals, en trevlig turistort med stor färjeterminal mot Norge och fr o m i år även alltså Island. Logi på trevligt vandrarhem alldeles vid havet. Vi hade tur som bokat tidigt, allt var nu fullbelagt inför en stor fotbollsturnering. I hamnen bjöd man på gratis musikunderhållning och du kunde vandra utmed vattnet bort till fyren som höll öppet. Vädret var fint, det blev en bra början på resan.

Två timmar i Torshavn

Tidigt morgonen därpå anlände så Smyril Lines m/s Norröna och slukade genast ett tusental långtradare och bilar. Tätt, tätt packade, det var knappt det gick att lämna fordonen och staplade på ett särskilt sätt. För mitt ute i Atlanten skulle Färöarna angöras under några timmar och här skulle bilar kunna komma både av och på. Torshavn blev ett kärt återseende, här inkvarterade Cykeläventyret Norden 2003 under ett par veckor. Vi gjorde utflykter från fast förläggning med hjälp av lokala färjor, ett antal busslinjer samt vårt alltid så användbara cykelsläp.

OVAN – Kyrkan i Thingvellir med presidentens sommarbostad i ett öppet vattenlandskap.

MELLAN – Den vackra dalen vid Thingvellir hade långa fina trätrottoarer och pedagogiska informationstavlor. Här gick också bra att cykla, om man tog det försiktigt.

NEDAN – Islands mest kända vattenfall Gullfoss – ett vattenlandskap med mindre fall från flera håll.



Tidigt en morgon nådde vi så Seydisfjörður på den isländska ostkusten, längst inne i en 17 km lång fjord. En 85 mil lång bilresa tog nu vid. Den blev faktiskt lite längre än beräknat och vi kom fram ganska sent till Borgarnes, sju mil norr om Reykjavik, där cykelfärden skulle starta. Då var flygresenärerna framme för länge sedan, men vi lastade i alla fall av cyklarna och gick sedan till sängs.

Återfärden blev i stort utresan i repris, med den skillnaden att vi valde den norra Ringleden över Akureyri och Myvatn fram till Egilstadir, där vägen ut till färjehamnen i Seydisfjörður tog vid. Här fick vi dock en mindre chock. Fjällövergången var från andra hållet skyltad 10 %, vilket var allvarligt nog då vi räknat med rimlig kupeering för att kunna hinna fram på en dag. Nu från andra hållet var lutningen oskyltad, men så brant (15 % eller mer) att SCS-bussen knappt orkade upp. Efter en halvtimme och 7–8 serpentinor på ettans växel, nådde vi slutligen krönet, för att mötas av en vägg av dimma. Vädrets makter upphör aldrig att fascinera. Och i stället för Hirtshals i Danmark blev det sedab Skara i Västergötland som logiort, efter att först ha släppt av ”göteborgarna”, som samåkade och i sista stund lyckats få egen chaufför som kom och hämtade.

Planeringen

Vi skall inte upprepa alla händelser, som gjorde denna cykelresa extra komplicerad och fördröjd i hela två år. Förutsättningen ekonomiskt var örikets bank-kollaps och valutans kräftgång – annars hade ju allt i princip blivit dubbelt så dyrt.

Valutan blev nu inte bra bara för oss utan för hela omvärlden. Förra året köpte tyska researrangörer upp alla billiga logimöjligheter och året innan var det andra förvecklingar, som gjorde resan omöjlig. I år var det heller inte helt lätt och vi fick bli en förskjuta datumen en vecka, för att komma in på några platser.

Utan vår pålitlige medarrangör Stockblad Touring (Lennart Stockblad), som även planerar flertalet resor för det svenska kungahuset, hade det nog inte gått överhuvudtaget. Vi misslyckades av någon anledning helt att få kontakt med de isländska turistmyndigheterna. Och fick i stället gå via deras handelskammare i Stockholm, för att få fram nödvändig information. Vad detta berodde på lönar sig inte att analysera. En synnerligen gedigen guidebok från ”lonely planet” fyllde övriga kunskapsluckor.

Väder och vind

Islänningarna var missnöjda med årets sommarväder när vi anlände. Solen sken dock mestadels under hela vår bilresa längs sydkusten och det blev många fina foton. Men det inledande cyklandet blev något chockartat. Vädret på Island är varierande och man skämtar i turistinformationen med att ”om du inte gillar väderleken, så är det bara att vänta en stund, så har det skiftat”.

Och så var det väl nästan under den första delen av färden, runt halvön Snaefellsnes, då det

OVAN – Geysirn Strokkur med sin 30 m höga vattenkaskad, som levererades regelbundet var 6:e minut. Belägen i ett stort hetkälle-område med den ”riktiga” Geysirn, Lill-Geysirn och flera andra 100-gradiga vattenhål. Fin souvenirbutik.

NEDAN – Öns ståtligaste vattenfall Skogafoss, 62 m. Beläget alldeles nedanför Eyjafjallajökull och vår förläggning i Skogar. Det gick att gå in under fallet.





bläste kraftigt från alla möjliga håll och småregnade av och till mellan solsensperioderna. Några dagar blåste det rejält – hade du vinden i ryggen så flög du fram, var det motvind fick du trampa även nedför.

Andra halvan av färden bjöd på bättre väder. Det blåste mindre och regnet upphörde, utom en eftermiddag, som blev rejält blöt. Alla cykeldagar serverades picknicklunch ute i det gröna och dessa klarade sig helt från nederbörd, även om det var på håret vid några tillfällen. Här gällde det då främst att hitta vackra och vindskyddade lägen och det var inte helt lätt. Men den lyckades bra och mat- och vilopausar på någon timma eller två var dagens kulinariska höjdpunkt.

Det var lätt att få tag på lämplig föda. Stormarknaderna var välsorterade, ungefär som i Sverige, bara man kunde tyda texten på förpackningarna. Vilket kunde vara svårt ibland, när det bara stod på isländska. Med färskvarorna var det förstås inga problem och alla kunde äta så mycket de ville. Livsmedelshygienen i butikerna var god och vi hade som vanligt med oss egen kylanläggning för känsliga varor.

Utomhustemperaturen på ”Vägverkets” diodtavlor visade mestadels 12–13–14 grader. Detta var troligtvis något medelvärde eller skuggvärde, för det kändes betydligt varmare och man behövde aldrig frysa. Om man var rätt klädd och det var alla. När solen kom fram blev det snabbt 20–25 grader och i vindskyddade lägen rådde ”svensk högsommar”.

Själva cykelfärden

Cyklandet inleddes med en ganska lång utflykt rakt in i den isländska historien – upp till byn Reykholt. Ett centrum för minnena kring öns store skald Snorri Sturlason, som även var landets ledande politiker innan han blev mördad på 1200-talet. Här fanns en mycket påkostad kyrka med utställningslokaler och utbildningsenhet och denna förevisades av kunnig norsktalande guide, som dock inte riktigt hade koll på samtida Arn Magnusson och Jan Guillou, som hon hävdade bara fabulerade. Här fanns även en stor souvenirbutik, som bl a sålde en modern upplaga av Eddan (Snorris nedtecknade isländska sagor). I Reykholt hålls årligen även en stor musikfestival.

Under hemfärden till Borgarnes möttes vi av ett 40-tal islandshästar, som snällt följer ledardjuret vid alla vägpassager. Det blåste kraftigt och de sista två milen var det motvind. Det blev segt för en del och följbilen fick hjälpa till. Inte minst för den plötsligt uppdykande trafiken. Vi var nu vana vid ca en bil i kvarten och även om

OVAN – Det intressanta friluftsmuseet i Skogar.

MELLAN – Randbergen nedanför vulkanen Eyjafjallajökull med vindskyddade jordbruksfastigheter. Utanför dessa riksväg nr 1 (den s k Ringleden), den flacka kustzonen och sedan havet.

NEDAN – De större vägarna på Island hade alla vägnummer och var tydligt skyltade.

OVAN TH – Den världberömda Blå Lagunen utanför Keflavik med 38 grader i vattnet drog mycket folk. Belägen mitt i ett kuperat lavafält – en modern anläggning med restaurang och souvenirbutik. Du fick ett data-chip som armband och med detta kunde du handla vad som helst och du blev sedan inte utsläppt från anläggningen förrän du betalade.



vi nu kommit ut på Ringledden, så brukade det vara gles trafik även här.

Men plötsligt som genom ett trollslag, uppstod en kontinuerlig bilkö, visserligen på andra väghalvan men ändå. Och detta kan ju dämpa cykelhumöret hos vem som helst. Men vad var orsaken? Vi spekulerade i att det var fredag eftermiddag och några som smet tidigt från jobbet eller att man kom från ett större idrottsevenemang i närheten. Men trafikflödet fortsatte två-tre timmar i sträck, så det måste vara något annat.

Förklaringen fick vi på förläggningsen senare på kvällen. Just denna weekend var ”De handelsanställdas helg” på Island, en av öns största högtider. Då lämnar ALLA huvudstaden och drar ut på landet, där man då arrangerar mängder av aktiviteter. Var man bosatte sig begrep vi dock inte. Vi tyckte att husen på landsbygden var för få, men tydligen campade många. En vanlig fredag är inte alls så här, hävdade man, och det kunde vi själva senare konstatera på den södra delen av ön.

Nu började cykeletapperna och första dagen inleddes med en timslång bussfärd, för att undvika ett på kartan, som vi bedömde, det något enehanda område. Och det var väl rätt tolkat, för den andra halvan var spektakulär, med fjälllandskap mot halvöns inland och medvind över en ganska lättcyklad kustzon. Fint väder och en ståtlig vy över vulkanen och nationalparken Snaefellsjökull. Nedanför denna vår förläggingsplats i Arnarstapi, med dramatiska klippor och fågelberg mot havet. Även de gräsbevuxna strandängarna var fulla av fåglar. Lämnade du den smala stigen, blev du genast anfallen av ett

gäng ilska tärnor (skräntärnor?), som förde ett fasligt liv ända tills du gav upp.

Anfall från luften

Vi rundade nu vulkanen och möttes av kraftig motvind på halvöns nordsida och dagens lunchplats höll på att blåsa bort. Via Olafsvik och Grundarfjörður nådde vi turistorten Stykkisholmur. Här gjorde vi en paus i trampandet och tog färjan halvvägs ut i Breidafjörðens skärgård till ön Flatöy, medan m/s Baldur fortsatte till Brjanslaekur och Westfjords i norr.

Det blev några intressanta timmar ute på den lilla ön, som är den enda bebodda bland skärgårdsöarna och med ett rikt fågelliv. Även här försvarade tärnorna sina strandängar och ungar, som sprang omkring lite varstans mellan tuvorna. Och här nöjde de sig inte med att skräna, här blev det regelrätta anfall mot huvudet på inkräktarna. Det var svårt att värja sig för de var många, men inget blodvite uppstod. Vi skulle dock haft god nytta av cykelhjälmar, men dessa var lämnade i land. På öns lilla huvudväg fick man dock vara ifred och även kring kyrkan och begravningsplatsen uppe på höjden. Och trots att det var mulet och tidvis duggregn, tyckte de flesta att det var värt besöket.

Buss nu åter till Reykjavik och litet knepigt att hitta cykelvägen ut åt öster. Vi pausade med utsikt över Islands största insjö, Thingvallavatn. Och efter någon mil nådde vi nationalparken Thingvellir, platsen för det isländska Alltinget och nu även presidentens sommarbostad. Här fanns en del skog och det centrala området var spångat med gedigna trätrottoarer för att kunna ta emot stora besöksgrupper. Den unika sprick-

dalen var imponerande. Vädrer var åter fint med många offrade mynt i vattendragen, som glittrade inbjudande.

Nästa övernattning låg vid Laugarvatn, ytterligare en vacker sjö uppe i bergen. Vi höll oss nästan uteslutande till de asfalterade vägarna och trafiken var som sagt mycket blygsam. Geysir och Gullfoss stod nu på dagsprogrammet, men den riktiga Geysir med sin 80 m höga vattenpelare hade turisternas mångåriga steninkast nästan täppt till. 2–3 gånger om dagen och med väsentligt mindre vattensprut var att vänta och den tiden hade vi inte. Men grann-geysirn Stokkur (bara något hundratals meter ifrån) erbjöd god kompensation med utbrott var 6:e minut. Du måste dock ha kameran redo, för det hela var snabbt över. Det rök från flera varma källor i närheten och här fanns även en stor souvenirbutik. I det stiliga vattenlandskapet vid Gullfoss blev det senare lunch. Gullfoss är öns mest kända vattenfall, men är egentligen inte så högt (32 m, ungefär som Tännforsen i Jämtland) och mer unikt som ett område med fall från flera håll.

Vi drog oss söderut ner mot havskusten, genom en dalgång mellan floderna Hvita och Thorsa – genom en levande jordbruksbygd och övernattade på en bondgård med många hästar och ”hetkälle”-pool på tomt, vilken användes flitigt.

Nästa dag blev lite för lång beroende på ett misstag som upptäcktes för sent. Postadressen stämde men inte det geografiska. Men vindarna var gynnsamma, det var lättcyklat och det regnade friskt på eftermiddagen, så alla kom ändå fram långt före schemat. Som kompensation hamnade vi på en verkligt spännande



plats, alldeles under den numera världsberömda vulkanen Eyjafjallajökull. Här låg flera hotell, ett fint friluftsmuseum och ett spektakulärt vattenfall, Skogafoss, med dubbla fallhöjden jämfört med Gullfoss.

Strålende sol på atlantöar

En av färdens absoluta höjdpunkter var besöket på de vulkaniska Vestmannaöarna, där vi övernattade. Bilfärjan ut tog 45 min från det nybyggda färjeläget. En mycket vacker vit stad med 5.000 invånare välkomnade oss i strålende solsken. Den kuperade ögruppen var rena vykortet med sina vulkaner och gröna fågelberg. Här lever normalt 10.000-tals lunnefåglar, vars ungar just blivit flygfärdiga vid vår ankomst. Anders 5 från Varberg (vi hade hela fem Anders med på turen) var ormitolog och guidade oss runt.

Vestmannaöarna har hela tre vulkaner, Eldfell och Helgafell på huvudön Hemön och Surtsey ett 20-tal kilometer ut i havet. Eldfell hade ett utbrott 1973 och hela befolkningen evakuerades. Ingen kom till skada, men en fjärdedel av bebyggelsen begravdes och denna håller man nu på att gräva fram ("Nordens Pompei"). Marken på Eldfell var fortfarande het på sina ställen trots att 35 år passerat. Surtsey var en geologisk sensation på sin tid, en helt ny ö som steg upp ur havet efter ett tre år långt vulkanutbrott på havsbotten (1963–65). Landstigningsförbud råder nu, då man vill studera den naturliga kolonisationen av en vulkanö.

Efter denna upplevelse återstod finalen i Reykjavik och besöket vid den berömda Blå Lagunen i SV. Ut dit cyklade vi (drygt 5 mil) och där packades sedan cyklarna för återfärden till Sverige. Buss fraktade deltagarna åter. Blå Lagunen blev en ovanlig och inte särskilt billig upplevelse med sitt 38-graders svavelhaltiga vatten. Här var det skönt och enligt reklamen hälsosamt att koppla av under några timmar.

Flygresenärerna hade nu fått uppleva det mesta av det bästa – för SCS-bussfolket återstod ytterligare en del.

Att notera

– Några veckor innan avfärd inledde personalen på vårt flygbolag Icelandair en vild strejk och man tog särskilt ut trafiken till och från Arlanda

OVAN – Strålende utsikt över Vestmannaöarna från söder.

MELLAN – Så här ser det gamla Reykjavik ut alldeles nära centrum.

NEDAN – Och det här är det nya Reykjavik sedan man skövat det gamla. En bedrövlig design skapad av broilerutbildade arkitekter. Man verkade dessutom ha förbyggt sig i valutakrisen spår, för det verkade ganska ödsligt.

OVAN TH – Den vita staden Vestmannaeyjar med sina 5.000 invånare och ett fantastiskt vackert läge mellan randbergen i norr och de drygt 200 m höga vulkanerna Eldfell och Helgafell.

NEDAN TH – "Nordens Pompei" ligger vid en återvändsgata i utkanten av Vestmannaeyjar nedanför vulkanen Eldfell. Efter utbrottet 1973 begravdes 1/4-del av bebyggelsen, troligtvis ett antal fina villor med sjöutsikt. Dessa håller man nu på att gräva fram och schaktet var uppskyttat med gatunamn, husnummer och ägare. Och man fick verkligen en närbild av naturkrafternas förmåga att forma landskapet.



för att uppnå effekt. Detta drabbade bl a ordförandens arbetsplats i Göteborg och vi blev förstås nervösa efter alla tidigare problem. Vi fick dock lugnande besked, men riktigt säkra var vi inte.

– Bara någon vecka innan avfärd fick vulkanen Grimsvötn under Europas största glaciär Vatnajökull ett utbrott och väldiga vattenmängder strömmade ner mot havet vid Myrdalsjökull och spolade bort Ringledden på ett parti. Denna del höll man nu på att reparera när vi passerade. Och Islands största vulkan Hekla började också mullra bara några dagar senare.

– Maten på restaurangerna dominerades inte alls av fiskrätter (undantaget några särskilda

fiskkrogar), som man kanske kunde tro i ett land vars huvudsakliga exportinkomster härör från färsk fisk och fiskprodukter. Det var i stället ungefär som i Norge för några decennier sedan, där karbonader på längden och tvären var högsta status. Här var det nu rejäla hamburgare och pizzor i alla dimensioner som dominerade. De senare mättes i tum (om det var omkrets eller diameter är oklart). Valde du en 16-tummare fick du vara extremt hungrig för att orka äta upp. Allt var dock ganska billigt och välsmakande, men den vegetariska menyn var mager, om den nu ens existerade. Vi som åkte SCS-buss hem fick

dock en alldeles utmärkt vegetariskt lasagne på ett ruffigt ställe i Seydisfjörður, alldeles innan stängningsdags.

– Vi färdades över flera tidszoner på denna resa, särskilt de som åkte båt. Här gällde svensk tid även i Danmark, men färöisk tid på Färöarna (– 1 tim) och förstås isländsk tid på Island (ytterligare – 1 tim). På Färöarna fick vi ju inte gå iland, men rederiet Smyril Line seglade under färöisk flagg och då var det också denna tid som gällde ombord (2 + 2 dygn). Det blev alltså ett antal justeringar av klockor, för att inte missa restaurangtider och annat intressant på det välutrustade fartyget. □

