



Po lewej: Jeden z najpiękniejszych widoków w moim życiu – poranek nad islandzkim interiozem, gdy spacerowałem po okolicach mojej pracy, szlaku Laugavegur. Islandia, 2021 rok

Za czterema rzekami

[...] Uznałem więc, że napiszę maila do drugiego pracodawcy - szczerze powiem, jaka jest sytuacja i zapytam, czy są jakiegokolwiek perspektywy na dalsze zatrudnienie po sześciu dniach. Jeśli odpowie, że nie - trudno, Vik. Jeśli będą szanse - ahoy, przygodo! Napisałem i w napięciu czekałem na odpowiedź. Przyszła zaskakująco szybko:

Tak, może potrzebuję ludzi w Þórsmörk po pierwszym tygodniu, ale również tymczasowo, do końca sierpnia lub do połowy września.

Þórsmörk? Marzenie! Byłem tam dwa lata wcześniej, gdy skończyłem wędrowkę szlakiem Fimmvörðuháls. Najpiękniejsze miejsce na planecie? Być może! Wybór był więc prosty. Pakujemy się!

Za mną rwący potok. Przede mną rwący potok. A ja stoję pomiędzy nimi, na małej wysepce, dzwoniąc właśnie do szefa z informacją, że auto



Przekraczanie rzeki odpowiednim samochodem. Widoczny na zdjęciu Land Rover Defender w 2021 roku był moim służbowym środkiem transportu

stanęło i nie chce ruszyć. Cóż, tyle dobrego, że udało się wyjechać z wody. Za mną 60 kilometrów drogi dostępnej jedynie dla aut terenowych, kilka mniejszych potoków przekroczonych, prawie brak zasięgu i pierwsze w życiu przekraczanie rzeki samochodem, zakończone, jak widać, niepowodzeniem. Nieźle, jak na pierwszy dzień nowej pracy, prawda?

Wróćmy do początku.

Kulturalnie pożegnaliśmy się z nowym-starym szefem i autostopem przenieśliśmy do Selfoss, gdzie wynająłem na 3 dni pokój w miejscowym hostelu. Drugiego dnia przyjechał nowy-nowy szef, uśmiechnięty, chwilę pogadaliśmy i umówiliśmy się na następny dzień, że podrzuci nam samochód.

- Kupiłem trochę zapasów, wrzuciłem je do auta, zawieziecie je do Álftavatn, a para, która jest na miejscu, zabierze auto z powrotem. Okej?

- Jasne. Brzmi w porządku. To da się tam dojechać samochodem?

- Pewnie, prowadzą dwie drogi, stąd łatwiejsza będzie F210. Zaraz za Hellą skróćcie w lewo w drogę, która po kilku kilometrach przejdzie właśnie w F210... 2-3 godzinki i będziecie na miejscu.

- Zaraz... a czy F210 to nie droga, na której trzeba przekroczyć jakieś rzeki?

- Tak, jest w sumie jedna po drodze. A nie robiłeś tego wcześniej?
- Wjeżdżałem jedynie do płytkiej wody na wschodnich fiordach i tam trochę jeździłem poza asfaltem, ale nigdy przez potoki!
- Dasz radę, nie ma dużo wody w rzekach. Wszystko ci pokażę! - i uśmiechnięty wsiadł w auto i pojechał do domu.

Mnie za to czekała długa noc, bo zamiast spać, oglądałem filmiki o przekraczaniu rzek, czytałem wszystkie porady, no i jak na złość YouTube przekierował mnie również na filmy w stylu "River crossing... FAILURE", naoglądałem się więc samochodów utopionych w islandzkich wodach. Tutaj małe wprowadzenie do tego, co mnie czekało - Islandia zamieszкана jest głównie przy wybrzeżu. W kilku miejscach zabudowania wchodzą bardziej w głąb wyspy, ale warunki w interiorze są na tyle niegościnne zimą, że na dłuższą metę naprawdę ciężko byłoby tam żyć (tak jakby na co dzień życie z tamtejszą pogodą było łatwe i przyjemne). Islandzkie drogi są oznaczone normalnymi numerami, jak u nas - jedynka to droga krajowa okrążająca całą wyspę, zdarza się, że drogi oznaczone większymi numerami, jak np. 204 są drogami szutrowymi, bez asfaltu, ale drogi oznaczone literką F to zupełnie inna kategoria.

Po pierwsze, na *F-roads* wstęp mają jedynie samochody z napędem na cztery koła. Są to drogi górskie, terenowe, nierzadko z koniecznością przejeżdżania przez stojącą wodę, strumienie, a nawet rwące rzeki. Islandczycy mają bardzo dobry serwis internetowy¹ dotyczący stanu dróg, oblodzenia, wiatru i temperatur na drogach, w tym również informacji na temat dróg górskich. Zwykle otwarte są one jedynie kilka miesięcy w roku - przez większość czasu zasypane są śniegiem czy skute grubym lodem. Zdarza się, że niektóre otwierają się pod koniec maja, ale średnio drogi górskie zostają otwarte w połowie czerwca, każda w innym czasie, a na otwarcie pojedynczych maruderów trzeba czasem czekać nawet do końcówki lipca. Oczywiście, poza datami otwarcia, wciąż możesz wjechać w interior (choć też nie zawsze!), jeśli tylko masz odpowiedni samochód i doświadczenie - są firmy organizujące tego typu wycieczki, w których jedziesz super-jeepem przez głęboki śnieg, by zaraz wjechać do głębokiej rzeki i wyjechać po drugiej stronie, ale jest to zabawa dla naprawdę doświadczonych kierowców i nie ma z nią żartów - w razie wypadku

¹ <http://road.is>

możliwości ratownicze w interiorze, zwłaszcza zimą i przy kiepskiej pogodzie, bywają mocno utrudnione.

Co jednak z tymi rzekami, gdy mamy lato i wszystko jest pootwierane? Nie można było zbudować mostów? Ano nie można było, bo po pierwsze drogi są słabo uczęszczane, bo jaki sens jeździć głęboko w interior, skoro nie ma tam nic, a po drugie - koryta lodowcowych potoków są bardzo szerokie, rzeki znacząco zmieniają swój bieg i poziom w zależności od warunków. To nie stabilna Odra czy Warta, z którymi mniej więcej wiadomo, w jaką gramy grę - jednego dnia tutaj rzeka może sięgać Ci jedynie do kostek, a drugiego zamienić się w potwora, który topi największe samochody terenowe. Same drogi zazwyczaj również są w kiepskim stanie, pełne wielkich kamieni, obrywów, miejsc, w których łatwo się zakopać, często brak na nich zasięgu, nie ma żadnej infrastruktury, a także innych samochodów (choć są takie, gdzie auta będziesz mijać co chwilę).

Mam nadzieję, że zaczniesz rozumieć, skąd moje obawy w dniu poprzedzającym wyjazd - choć na plus zdecydowanie działał optymizm Binniego (mojego nowego szefa), który był pewien, że dam sobie radę bez problemu. Odebrałem więc następnego dnia załadowaną po dach Toyotę Land Cruiser, dorzuciłem jakoś nasze plecaki i ruszyliśmy na zachód. Po godzinie jazdy asfaltem zaczął się interior i wszystko zapowiadało się elegancko, po dwóch GPS pokazywał już jedynie 15 kilometrów do celu, choć po drodze w najmniejszej nawet kałuży drżały mi ręce... czułem się jednak w miarę komfortowo, gdy zobaczyłem rzekę. Rzekę, którą trzeba było nie tyle, co przekroczyć, a jechać z jej nurtem przez kilkaset metrów! Zatrzymałem się przed, poszedłem na stronę, wsiadłem do auta, przygotowałem wszystko zgodnie z instrukcją - wrzuciłem D na skrzyni biegów, LOW na drugiej i zacząłem powoli jechać, pełen emocji. Wody nie było dużo, była również bardzo przejrzysta, wiedziałem więc, że dno jest w całości kamieniste - raczej się zakopię, nie jest też głęboko, by się czegośkolwiek bać, nawet w razie nieoczekiwanego zatrzymania, jechałem więc powoli przed siebie, wypatrując końca. Po dwóch czy trzech nerwowych minutach - udało się! Wyjechaliśmy na drugi brzeg i z westchnieniem ulgi przybiliśmy sobie z Zużą piątkę. Binni mówił, że po drodze jest tylko jedna rzeka, wszystkie problemy za nami. Ruszyliśmy dalej, pod strome wzniesienie.

Chwilę później serce podeszło mi do gardła.

Okazało się, że prawdziwa rzeka dopiero przed nami. Ze wzniesienia



To nad tym jeziorem spędziłem najpiękniejsze chwile na Islandii - w dolnej części zdjęcia widać od prawej moją restaurację, domek dziewczyn zajmujących się kempingiem i następnie chatki dla turystów i prysznice

rozpościerał się widok na szerokie koryto, dużą rzekę, którą będzie trzeba przekroczyć w co najmniej trzech miejscach i nie wyglądało to absolutnie przyjaźnie. Im bardziej się zbliżałem, tym bardziej deprymował mnie szum wody uderzającej o kamienie i pędzącej wściekle w dół. I choć teraz wiem, że wtedy w tamtej rzece wody nie było dużo, to w tamtym momencie wydawała mi się najgłębszą i najbardziej niebezpieczną rzeką świata. Podjechałem do pierwszej przeprawy, wysiadłem, obejrzałem wodę. Wsiadłem, ruszyłem, jakoś poszło. Kilkaset metrów dalej - druga przeprawa. Ruszyłem... szum wody podczas przeprawy był jeszcze głośniejszy, a ja po prostu chciałem mieć to za sobą i delikatnie przyspieszyłem. I to był, tak zwany, najczęstszy błąd nowicjusza. Rzeki lodowcowe pełne są kamieni - od najmniejszych po spore głazy, na które trzeba uważać. Na samym początku to właśnie jest najtrudniejsze - opanowanie emocji związanych z byciem w tak nienaturalnym dla samochodu miejscu, jak rzeka, by nie uszkodzić podwozia jadąc po wyboistych kamulcach na dnie. Przejechałem za szybko, w pewnym momencie coś mocno uderzyło w auto od dołu, a to zaczęło zwalniać... szczęśliwie udało się jeszcze wyjechać, i dwadzieścia metrów dalej samochód

stanął, na wyspie pomiędzy drugą i trzecią przeprawą. I tu wracamy do początku tego podrozdziału.

Próbowałem ruszyć dalej, ale skrzynia biegów ani drgnęła, a jakoś w tym ferworze przestawiła się na bieg neutralny. Binni nie był najszcześniejszy, ale powiedział, żebym na spokojnie nic nie robił i poczekał, a spróbuje coś zorganizować, a jeśli mu się nie uda, zadzwoni po służby ratownicze. Na szczęście kilkadziesiąt minut później przyjechał mój nowy kolega z pracy, którego miałem zastąpić, wraz z odsieczą - dwójką opiekunów pobliskiego kempingu, którzy przyjechali największym jeepem, jakiego do tej pory widziałem. Gdy wszyscy wysypali się z samochodu, byłem w szoku - oprócz Antona, który pracował dla Binniego, z auta wyszła również islandzka para, dwoje potężnych Islandczyków w tradycyjnych swetrach, którzy wyglądali na najmniej przyjazne osoby na świecie, a gdy tylko się odezwali... od razu zaczęli sprawiać całkowicie odwrotne wrażenie. Okazało się, że nasz samochód dało się naprawić po islandzku - po prostu z całej siły przestawić wajchę skrzyni biegów, w momencie, gdy myślałem, że drążek się złamie, gdy Islandczyk pchał go z taką mocą, że aż zrobił się czerwony, wskoczył na D i auto było gotowe do jazdy. Nie obyło się bez szwanku, bo nie przekraczaliśmy 30 km/h, ale dwadzieścia minut później dotarliśmy do Álftavatn.