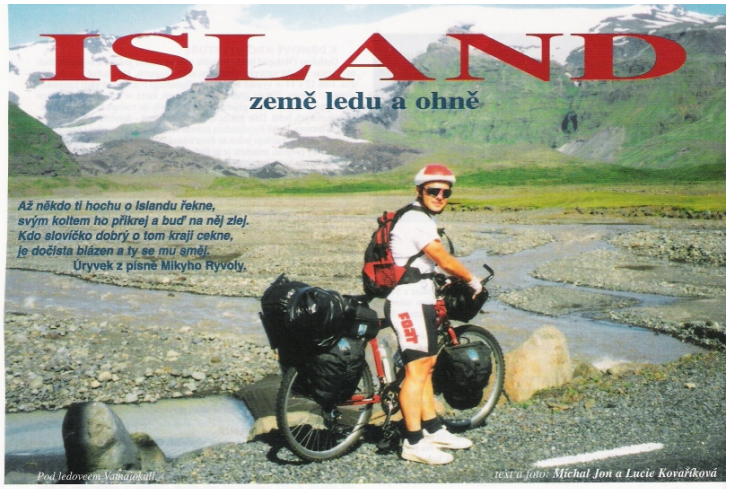
ISLAND

země ledu a ohně



Až někdo ti hochu o Islandu řekne,
svým koltem ho přikrej a buď na něj zlej.
Kdo slovíčko dobrý o tom kraji cekne,
je dočista blázen a ty se mu směj.
Úryvek z písně Mikyho Ryvoly.

Pod ledovcem Vatnajökull ... *text a foto: Michal Jon a Lucie Kovaříková*

PŘISTÁVÁME NA MĚSÍCI?

Po zhruba pětihodinovém letu přes Londýn již netrpělivě čekáme, až se rozestoupí mraky a my uvidíme ostrov z ptačí perspektivy. Ovšem pohled, jaký se nám po prolétnutí poslední vrstvy mraků naskýtá, je dost drsný. Vidíme pevninu podobající se té, kterou natočili Američané na Měsíci: černošedý písek, černošedá láva, černošedé kameni... Přistáváme na mezinárodním letišti v Keflavíku, 35 km od hlavního města.

DŘEVO NAD ZLATO

Nejprve se vydáváme k jihozápadnímu pobřeží Islandu. Velká většina povrchu poloostrova je tvořena starými lávovými poli a pískem, jen tu a tam se objevují růžové kvítky. Nejsou zde žádné výrazné kopce. Silnice, vedoucí nejprve kolem základny NATO, je kvalitní, asfaltová. Za osadou Hafnir se vlasti mění v hliněnou cestu plnou kamenů, lávy, písku a děr. Podél pobřeží pozorujeme naplavené klády, které sem připluly pravděpodobně z Kanady. Pro Islanďany bylo dříve připlutí takové klády velkým svátkem: dřevo musí totiž dovážet, protože vlivem špatného hospodaření přišli o všechny lesy. Nyní na ostrově pořádný les není, i když v poslední době se objevují snahy o jeho vysazení (registrují již první úspěšné pokusy - jeden strom měří dokonce přes 20 metrů!).

VÝLET NA VESTMANNSKÉ OSTROVY

Vracíme se zpět do Grindavíku a míříme podél pobřeží dále na východ. Krajina se pozvolna mění, již nejedeme po rovině. Také se začaly objevovat ovce. Stále však převládají písečná a lávová pole. Přijíždíme do přístavu Thorlákshöfn a druhý den odplouváme na loď Herjólfur na Vestmannské ostrovy. Většina z těchto 16 ostrovů byla vytvořena podmořskými sopkami. Jediným trvale obydleným ostrovem je Heimaey (Domácí ostrov) se zhruba 5000 obyvateli. Vše je zde velmi hezké a mnoho domů září novotou, což však nepřekvapuje, protože hned za hummy mají sopky Helgafell a novou Eldfell, která „vyrostla" v lednu 1973. Při erupci trvající pět měsíců byla třetina městečka zasypána popelem (všichni byli evakuováni, nikdo nepřišel o život). Díky vytékající lávě se ostrov o 2 km² zvětšil. Celý ostrov se dá obejít pěšky podél útesů za jediný den (i s výstupem na obě sopky), jinak ze severu (město) vede k jižnímu cípu asi třikilometrová asfaltová silnice. Pobřežní skály ostrova jsou přímo přeplněny ptáky, především papuchalky.

KLIDNÝ SPÁNEK POD SOPKOU

V Selfossu nakupujeme zásoby na sedm dní a vydáváme se na první průjezd vnitrozemím. Jedeme nejprve po celkem dobré silnici, kolem několika farem, přímo proti slavné sopce Hekle. Nejprve se přibližovala rychle, ovšem brzy skončila tráva a farmy a změnil se tedy i povrch cesty. Po malých kamenech ubíhá cesta velice pomalu, takže se zdá, že původně plánovaný nocleh pod Heklou se neuskuteční, ale nakonec se povedlo. Spíme v lávověpisečných dunách mezi kopcem Búrfell a Heklou.

Ráno pokračujeme po lávovém písku. Stopy auť jsou hluboké, takže nemůžeme zabloudit. Naložený „fortíci" se boří stále víc a víc, vůbec se nedá jet. Brodíme se pískem a jsme šťastni, že nefouká vítr, protože drobný písek se dostane všude. Po 15 km se písek ztrácí, cestu tvoří velké kameny a je plná děr. Člověk se ani nemůže kochat okolní nádhernou krajinou - červenožlutooranžovými lyparitovými kopci pokrytými sněhem a světle zeleným mechem.

Landmannalaugar je přírodní rezervace a stanovat je dovoleno pouze v kempu. V chatě správců rezervace je kuchyně, není zde elektřina, jen plyn, voda z kohoutků teče ledová, horká jen z přírodního pramene nedaleko chaty. Po namáhavé cestě je nejlepší odměnou koupel v horkém bazénku. Druhý den se vydáváme na malou túru po okolních kopcích. Musíme souhlasit, že je to nejkrásnější kout na Islandu. Večer kupujeme od rybáře pstruhy (jsou v okolních jezerech). V kempu je docela hodně cyklistů.

BOBŘÍK OTUŽILOSTI

Ráno se vydáváme zpět směrem k hlavní silnici č. 1. Musíme však projet asi šedesátikilometrový úsek, povrch je podstatně lepší (hlína, štěrk), ovšem je zde plno řek a mosty žádné. Islanďané totiž nechodí pěšky, ani nejezdí na kole, a tak mosty nepotřebují. Na hlavních silnicích sice nějaké mají, ale ve vnitrozemí... Brodění řek je skutečně pro auta s pohonem na čtyři kola hračka. My máme každý sice kola dvě, pohon jen na jedno, a proto to hračka není. Je to bobřík otužilosti. Přijedeš k řece, obklíčené okolí, najdeš nejméně dvě kolejí (pozor! voda je průzračná a zkresluje), zujeť botičky a hupky s kolem do ledové vodičky. Nejlépe se brodí ráno, to je kvůli vetší zimu, ale vody je míň, protože jak se otepluje, taje sníh a vody přibývá. Vůbec není vhodné brodit po dešti... Říká se, že v tak ledové vodě vydrží celý člověk zhruba dvě minuty, pak ztrácí vědomí. Přebrodili jsme celkem 19 řek (na 20 km), a to ještě několik koryt bylo vyschlých.

K NEJVĚTŠÍMU LEDOVCI

Jsme opět na hlavní a uháníme k největšímu evropskému ledovci Vatnajökull. Jedeme pouští Skeidarársandur, v tomto úseku je silnice nejnovější, protože je to místo častých záplav, tzv. jökulhlaup, kdy se valí obrovské množství vody z ledovce. Šířka delty všech řek vytékajících z tohoto část ledovce je kolem 30 km. Mosty přes řeky jsou dřevěné, to proto, že dřevo lépe snáší zdejší teploty. Dojíždíme do největšího národního parku Skaftafell. Máme za sebou nejdelší etapu (120 km - bylo bezvětří a skoro 90 km asfalt). Kemp je ve Skaftafellu nejdražší a co se vybavení týče nejchudší - sprchy se platí zvlášť, společenská místnost, internet, prádelna ani sušárna tu nejsou. Ráno se vydáváme na pěší túru. Z mnoha tras si vybíráme tu kolem vodopádu Hundafoss a Svartifoss, jehož voda protéká čedičovými sloupy. Procházíme porostem zakrslých bříz, ze tří stran nás obklopují ledovcové splazy Vatnajökullu. Směrem k jihu se rozprostírá široká písečná pláň. Nádhera.

Odpoledne vyrážíme opět směrem k východu. Silný vítr nás doslova žene kupředu. Je zde rovina, asfalt, vlevo ledovec, vpravo moře a my se ftíme rychlostí přes 40 km/h.

LES OBEHNANÝ OSTNATÝM DRÁTEM

Po dvou deštivých dnech strávených v Höfnu vede naše cesta přes východní fjordy na sever: úzká cesta, po levé straně hory a vpravo pod námi strmé útesy spadající hluboko do moře. Cesta podél moře je velice náročná, prašná silnice vede hned dolů, hned nahoru. Navíc je silným protivníkem všudypřítomný islandský studený vítr. Abychom nemuseli objíždět další fjord, volíme zkratku, cestu vedoucí z Berufjörduru přes horské sedlo. Na prvních 10 km stoupáme do výšky cca 700 m n. m. Cesta je velice špatná, kola musíme tlačit. Z okolních skal stéká množství říček, které místy tvoří překrásné vodopády. Ony říčky však musíme překonat - tentokrát to je 12 říček brodem, 17 průjezdem a 4 přeskakujeme po kamenech (o kola se opíráme). Je to sice dřina, ale na druhou stranu tak nádherný kus přírody s obrovským množstvím vodopádů stojí za to. Kromě dvou aut jsme nikoho nepotkali. Po 24 kilometrech jízdy, které nám zabraly čtyři hodiny, se dostáváme na hlavní silnici č. 1, po níž dojíždíme do Egilsstadiru. Po cestě máme možnost vidět i největší islandský les, je to však jen velká plocha hustě porostlá zakrslými břízami a obehnaná ostnatým drátem (zřejmě kvůli ovcím, protože člověk by tam mohl vlézt snad jedině se sekerou).

ISLANDSKÁ RIVIÉRA

Další den zdoláváme nejvýše položenou silnici na Islandu. Od moře stoupáme na šesti km do výšky 780 m (zase je kolem nás sníh), čtyřkilometrový sjezd je ovšem horší. Naložená kola jdou jen tak tak ubrzdit. Před Vopnafjördurem pozorujeme dalekohledem brající si arktické delfíny. Přijíždíme do Raufarhöfnu a připadáme si jako někde na Riviéře. Děti si hrají v moři, ženy se opalují v plavkách na balkónech - teplota se totiž vyšplhala až na úctyhodných 20 stupňů. Za městečkem dosatujeme nejsevernějšího bodu ostrova, nacházíme se jen 8 km pod polárním kruhem. Celý tento poloostrov je turisticky málo atraktivní. V podstatě zde nic není, na východě několik jezírek, na západě pás sopek a uprostřed rovná písečná pláň. U městečka Kópasker absolvujeme nejkratší etapu našeho putování (21 km): krátce po vyjetí se nad Severním ledovým oceánem objevují černé mraky, a tak ještě rychle nakupuje zásoby na několik dní a za městečkem stavíme u silnice stan. S prvními kapkami zapínáme zip stanu.

NEJMOHUTNĚJŠÍ VODOPÁD A POHLED DO PEKLA

Kaňon Ásbyrgi (ve tvaru pravidelné podkovy) je vidět již ze silnice a jeho skály chrání vegetaci před větrem (rostou zde až sedmimetrové břízy). Kaňon leží v národním parku, kterým protéká řeka Jökulsá á Fjöllum. Kolem cesty proti proudu řeky vidíme krátery, přijíždíme k nejmohutnějšímu evropskému vodopádu Dettifoss. Z mnoštví valící se vody, na kterou si můžeme doslova sáhnout, jde až strach. Kalná voda, plná lávových usazenin, padá do hloubky 44 metrů, ale řeka přes stoupající vodní hladinu ještě vidíme.

Přes další lávovou poušť Mývatnsöræfi přijíždíme ke Krafle - největší vulkanické oblasti nacházející se jen několik kilometrů od jezera Mývatn. Po pěšině obcházíme kráter Viti (Peklo), pozorujeme bublavé bahno, sýčící sopouchy a procházíme se po horké lávě, která je z poslední erupce Krafly v r. 1984, ale dosud nestačila vychladnout. Chvíleni si člověk skutečně připadá jako před branami pekla a uvědomuje si svou nicotnost ve srovnání se silou přírody. Další podobnou oblastí je lyparitová hora Námafjall. Za horou je jezero Mývatn (Komárí jezero), ráj ornitologů (především vodní ptáci). Na jezeře pozorujeme také pseudokráter a lávové sochy.

Typická situace při cestě vnitrozemím.

K DRNOVÉ ARCHITEKTUŘE

Godafoss (Vodopád bohů) je podle našeho názoru jedním z nejkrásnějších na Islandu. Je také nazýván islandskou mini-Niagarou. Jde vlastně o vodopády dva. Jsou 12 a 14 m vysoké a skutečně připomínají tvarem své větší kanadskoamerické kolegy. Získaly jméno podle události, která se stala r. 999: poté, co Althing rozhodl, že Island přijme křesťanství, byly do vodopádů naházeny sošky pohanských bohů. Dále pokračujeme do Akureyri - největšího města severní části ostrova. Podél Eyjafjörduru jedeme směrem na sever, před Ólafsfjörderem nám cestu usnadňuje jeden ze dvou islandských tunelů (3400 m). Čeká nás další horský přejezd, tentokrát je to jízda až nad mraky poloostrova Trollskagi. Projíždíme osadou Glaumbaer, kde je dnes skanzen s tzv. drnovou architekturou, typickou pro severské země: domečky jsou postaveny z kvádrů hlíny a drnů trávy pečlivě poskládaných na sebe. To jsme však již kousek od začátku nejdobrodružnějšího úseku naší cesty.

NAPŘÍČ VNITROZEMÍM

Ceká nás průjezd napříč ostrovem po stezce Kjölur. Je to asi nejfrekventovanější vnitrozemská cesta. Možná proto, že je nejmalebnější, neboť prochází pouští, náhorními planinami a vyšplíhá se až do výšky 700 m n.m., na severu jsou kaskádovitá jezera, na jihu kopce. Nejhezčí část je však mezi dvěma ledovci Langjökull a Hofsjökull. Zhruba uprostřed tohoto více jak 200 km dlouhého úseku se nachází jediné celoročně obydlené místo ve vnitrozemí. Osada Hveravellir je totiž meteorologickou stanicí. Je tu kemp, přírodní termální bazének a jsou zde k vidění některé vulkanické jevy (vřící bahno, syčící sopouchy). Jízda je však velmi namáhavá, zpočátku fouká nepříjemný vítr a ani pozvrh nestojí za moc. Jedeme převážně po kamenech, alespoň že zde téměř nejsou brody (v severní části cesty není žádný a v jižní části je jen jeden). Pro dobrodruhy, kteří by chtěli cestu projet: není zde žádná možnost nákupu potravin (ani benzínu), v severní části stezky je jedna nouzová budka a jedna chata (asi na 50. km), za Hveravellirem je jedna chata za odbočkou k letnímu lyžařskému středisku a u jezera Hvítárvatn, z kterého vytéká řeka Hvítá, je nouzová budka. Máme štěstí na počasí, neprší a vítr po prvním dnu nefouká, a tak z původně plánovaného týdenního putování se stává jen necelé třídenní.

ZLATÝ TROJÚHELNÍK

Stezka Kjölur vede ze severu k vodopádu Gullfoss, který je jedním z vrcholů pověstného „Zlatého trojúhelníku". Už z dálky vidíme vodní tříšť vystupující z vodopádu. Je to nádherný pocit, protože víme, že máme za sebou jednu z nejtěžších etap. Gullfoss je označován za nejkrásnější, ale my těch nej- viděli několik. Každý vodopád má svůj půvab. Gullfoss je zvláštní tím, že řeka Hvítá přitéká kolmo ke 2,5 km dlouhému kaňonu a padá do něho z výšky 32 m. Na počátku století se zde měla stavět elektrárna, ale dcera farmáře pohrozila, že se vrhne do vodopádu, a tím Gullfoss vlastně zachránila, protože vláda poté pozemky odkoupila a vyhlásila zde chráněné území. Druhý vrchol trojúhelníku je Geysir - vzdálený jen 10 km od Gullfossu. Geysír - otec všech gejzírů - je v současnosti již neaktivní, ovšem hned vedle je Strokkurgeysir, který při naší návštěvě tryská 4-5 krát každých osm minut. Výšku odhadujeme na 20-30 metrů.

Hlavnímu městu Reykjavíku dominuje 75 metrů vysoká věž moderního katolického kostelu.

Je to skutečně zážitek. Filmujeme a snažíme se vyfotit vodní bublinu těsně před erupcí.

OD NEJSTARŠÍHO PARLAMENTU NA ZÁPAD

Poté nás čeká národní park Thingvellir. Zde se pod šířým nebem od r. 930 scházel Althing - islandský parlament. Místo si staří Vikingové vybrali skutečně nádherné. Scházeli se na louce pod skálou (nejviditelnějším bodem středoatlantského žlomu) u říčky vlévající se do nedaleckého největšího islandského jezera Thingvallavatn.

Odsud míříme na západní fjordy. V jednom úseku však musíme překonat i 20% stoupání. Za městečkem Búdardalur dostáváme zabrat. Přepadá nás vichřice, občas prší. Jsme celí promrzlí a unavení. Kola musíme tlačit, protože nás vítr strhává, ale ani pěšky to není o moc lepší, ještě že nejezdí auta. Po šesti kilometrech boje s větrem a zimou zastavujeme u první farmy. Velice milí, starší lidé nás nechávají přenocovat ve stodole. V přátelské atmosféře a při islandských specialitách si povídáme dlouho do noci. O Islandu a životě místních obyvatel se toho dozvídáme víc, než ze všech průvodčí dohromady. Ráno není po větru ani památky, dokonce vykukuje sluníčko a my pokračujeme po jižním pobřeží tohoto výběžku ostrova, vidíme tu také konečně tuleně. Fjordy zde vypadají úplně jinak než na východě, či na severu. Posun vpřed se dosti vleče: zhruba 50 km vzdušnou čarou je po silnici 120 km. Překonáváme poslední Vatnsfjörður a dále pokračujeme lodí přes Breidafjörður (je zde plno ostrůvků se spoustou racků, kormoránů a tulenů). Loď Baldur je maličká a aut mnoho, všechna se sice vešla do podpalubí, ale na ruše kola už místo nezbylo. Nakládají nám je jeřábem přímo na horní palubu... Kapitánovi se povedlo i vyložení, a tak můžeme pokračovat dále. Poslední hřeben zdoláváme na poloostrově Snafaelsness. Po městech Borgarness a Akraness nás čeká další přejezd lodí tentokrát přes Hvalfjördur (Velrybí fjord), kde se nachází továrna na zpracování velryb.

S „plnou polní" na cestě kolem ostrova.

REYKJAVÍK

Do Reykjavíku připlouváme již v podvečer a ještě stíháme populární Volcano Show (promítání několika krátkých dokumentárních filmů o sopkách a Islandu vůbec). Všem, kteří navštíví Island, shlédnutí tohoto představení doporučujeme, protože - jak praví téměř všechny průvodce - návštěva Islandu bez Volcano Show je poloviční. Zřejmě jen přímá účast při výbuchu některé sopky může toto nahradit.

Největší dominantou Reykjavíku je paradoxně moderní katolický kostel, Island je totiž zemí především protestantskou. Město je plné zeleně, rodinných domků a lidí. V oblasti Reykjavíku a vlastně na celém severním pobřeží poloostrova Reykjanes žije téměř 65% všech obyvatel ostrova, takže po projetí celého Islandu působí vše příliš civilizovaně, dokonce zde mají i čtyřproudové silnice...

VRACÍME SE S BOHATSTVÍM

Po dvou dnech strávených v nejsevernějším hlavním městě světa odjíždíme přes Bessastadir - prezidentské sídlo - do Njardvíku, kde si ráno vyzvedáváme v kempu vaky.

Poslední noc trávíme stylově - spíme opět v lávové poušti. Ještě utratit poslední islandské koruny v supermarketu a rychle na letiště. Nad hlavami se nám prohánějí rackové a stíhačky NATO a fouká silný protivítr (jak jinak), alespoň však neprší.

Firmám RUBENA a FORT ještě posílame oznámení o úspěšném absolvování expedice a také tímto jim děkujeme za jejich materiální podporu.

Vracíme se po 47 dnech s 2445 ujetými km, s 12 nafocenými filmy, 4 hodinami videozáznamu, ale především však se spoustou zážitků ze země, kde se lidé naučili respektovat matku přírodu a využívat jejích darů více než kdo jinde.

• INFORMACE NA CESTU • INFORMACE NA CESTU •

CHARAKTERISTIKA:
Ostrov Island se rozkládá téměř pod polárním kruhem mezi Grónskem a Skandinávským poloostrovem na rozhraní Severního ledovitého oceánu a Atlantiku. Má 103 000 km² a má 260 000 obyvatel. Tedy ideální místo pro odpočinek od civilisace (hustota zalidnění cca 2 lidi/km²). Pro svou přírodní krásu je turisticky velmi atraktivní. Dříve nám patřilo jen islandštíno.

DOPRAVA: (ceny 1996)
Letadlem: Praha-Londýn-Keflavík, spáteční 25 000.-Kč 600 Kč, mládežnická (do 26 let) 21 000 Kč. Výrobitel je též spojení z Mnichova, Frankfurtu, Kodaně a Amsterdamu. Autem: Lodí Norrána z dánského Esbjergu, se zastávkou na Faerských ostrovech (2 noci), do Seyðisfjörduru na východě Islandu. Je možné jet také z norského Bergenu. Cena z Esbjergu jedna cestujícího 9.800 Kč (nejlevnější lístko), auto 8.200 Kč, motocykl 3.300 Kč, kolo 400 Kč. Loď jezdí jen od června do začátku září, je nutné počítat s velmi hrubými rozhrnu.
Kombinace autobusu a letadla: Praha - Kodaň autobusem za 3.300 Kč, z Kodaně letecky za 14.200 Kč (obě ceny zpáteční).
Ať již cestujete letadlem nebo lodí nebo kombinovaně, je nutné si místo zaservovat s dostatečným předstihem. Loď jezdí jednou týdně a nejvýhodnějších letecských spojů také není mnoho.

MAPY:
Pro běžné cestování nám postačí mapa Islandu EURO-CART od RV Verlag (1:750 000). Podrobnější mapy si sám sehnat nelze. Ve všech turistických centrech na Islandu se dají získat podrobnější mapy dmě oblasti vhodné především pro pěší turistiku.

LITERATURA:
V českém průvodce neexistuje, snad jediné (i když velmi stručné) informace lze získat v kapitole o Islandu v průvodci „Evropou s prázdnou kapsou". Lze použít obsáhlou anglicky psanou knihu „Iceland, Greenland and the Faroe Islands" z australského nakladatelství Lonely Planet nebo německy psaného cyklistického průvodce „Island per Rad". Přímo na Islandu jsou zdarma k dispozici poměrně pěkné brožury „A-round Reykjavik" (také v němčině), popř. je možné zakoupit některého z místních průvodců.

POČASÍ:
Nejvhodnější doba pro cyklotoristiku a navštěvu ostrova vůbec je červenec. V červnu bývá vnitrozemí ještě zasněženo a v srpnu již začíná podzim a počasí se den ode dne zhoršuje. Je nutné počítat s deštěm a silným větrem. Počasí se rychle mění. Průměrná teplota v červenci je 11 stupňů. Nebývají roky jsou kolem 0. Teplé oblečení (zejména jako plavky) je nutností.

CESTOVNÍ FORMALITY:
Ke vstupu do země na dobu ne delší než tři měsíce stačí platný cestovní pas.

MĚNA: (stav srpen 96)
islandská koruna (ISK).
1 USD = 62 islandských korun. Peníze je nutné vyměnit až na Islandu, protože naše banky a směnárny je nevedou. Výhodný kurs má Landsbankinn. Před odjezdem je nutno vyšle koruny vyměnit či utratit.

CENY:
Voda z řeků je pitná a dobrá (nesmí však být z ledovce - je špinavá). Vše ostatní je velmi drahé. V porovnání s ostatní severní Evropou také. Jídlo si přivážejí z obyčejné Německa... Ceny některých potravin: chléb 120 ISK, litr mléka 65 ISK, jogurt 0,5 litru 110 ISK, jedno jablko 25 ISK, oběd v bufetu a benzínové pumpy (spotřebka s chlebem, hlavní jídlo) 1.200 ISK. Dále snad pokračovat netřeba.
Cena typického islandského vlněného svetru: kolem 6.000 ISK.

UBYTOVÁNÍ:
Nejlevnější je ubytování v kempech. Ceny kempů se pohybují od 300-500 ISK za osobu/noc. Vysoká cena však není zárukou kvality. Většinou se také platí za sprchu. Volné stanování je dovoleno všude tam, kde není výslovně zakázáno (národní parky, rezervace). Nesmí se však rozdělávat oheň (nejpé není čím přikládat).
Doporučuji se stany se samoosnovou konstrukcí, protože na kamenech se špatná zatloukací kolíky.

CYKLISTICKÉ OBCHODY:
Jen ve velkých městech a nabídka dílů není valná. Doporučujeme vzít s sebou alespoň ty nejnutnější (náhradní duše, ráfky, nýtovač řetězu a stabrvak kazety by měly být samozřejmostí).

NA JAKÉM KOLE:
Doporučuje se výtradně horské kole s dobrou kontrolní rámu! Lze potkat cestovatele na trekkingových kolech, ale ti si stěhují na fgalnou volbu. Asfaltové silnice jsou jen v okolí Reykjavíku a větších měst, hlavní okružní silnice č. 1 je z velké části také asfaltová. Jinak je nejčastějším povrchem - zejména hlína, štěrk, ale také velké kameny, lávu a písek. Často znemožňující jízdu na kole.

• INFORMACE NA CESTU • INFORMACE NA CESTU •

• DESET RAD PRO CESTOVATELE NA ISLAND •

1. Předpokládám, že na Island se vydáte v létě (v zimě nedoporučuji). Máte tedy dvě možnosti: letadlo či loď. Počítejte s tím, že severní Atlantik je v létě často velmi neklidný. Dávka prášků na spaní a polštář vlože trochu pomohou. Pokud obětíte mnoho třídenní zastávku na Faerských ostrovech (loď jede do Bergenu s zpět a pak pokračuje na Island), je lepší letět letadlem. Cenově a časově je to totiž výhodnější. Zdůrazňuji, že při volbě jakéhokoliv způsobu dopravy je nutné místa zajistit s dostatečným předstihem.

2. Pro Island je typické severské počasí. Léto je krátké a chladné. Počítejte s deštěm, mlhou i sněhem (hlavně ve vnitrozemí) a se silným větrem. Tím říci přivážeš ze západu a z kopců do údolí (vedá se to ovšem určit na 100 procent). Někdy mohou teploty dosahovat i 20 stupňů (asi jednou či dvakrát za léto). Nedělejte si však žádné iluze: při návštěvě Islandu stejně zmoknete a vždy budete mít pocit vlhr.

3. Automobilový provoz je na Islandu hustý jen přímo v Reykjavíku. Cyklisté, pozor, když vás mají jako? Ne všichni řidiči jsou ohleduplní. Občas se zdá, že trénují na rallye. Do vnitrozemí směřuje pouze auta s pohonem všech čtyř kol. Ostrov je bez železnice. Meziměstská autobusová doprava je na dobré úrovni. Některé linky směřují i přes vnitrozemí. Běžné zájezdy na Island. Je také možné poslat zavazadlo či jinou věc napřed (ti pusečlo do kterékoliv autobusové stanice na ostrově).

4. Při cestě vnitrozemím budou, kromě počasí a kvality silnic, vašim největším fetky. Pokud jdete s kolem, vyplatí se někdy počkat na auto a požádat o převoz. Zvlášť if odpoledne a po dešti je totiž hladina dost vysoká a proud silný. Někdy však ve vodě uvíznu i to auto... Při jízdě na kole je kepší sundat boty, projít vodou pěšky a pak se znovu obout do suchého. Některé cyklisté protlačují stecky s řekami v sandálech, ovšem při tepleté vodičku kolem pěti stupňů v vody kolem nuly to doporučuji pouze zdatným otužilcům. Hlavně si nemůžete boty, těžko je v dešťových klimatických podmínkách budete sušit. To platí i o oblečení. Nepromokavé cyklobundy jsou vhodné (a nejen kvůli brodům).

5. Vody v řekách vystékajících z ledovců je velice kalná, plná usazenin lávového písku apod. Pitná voda teče jen v řečkách a pramenů či tajícího sněhu. Je velice dobrá, Z horké vody nikdy nevaříte! Hepfte čím sice pařím, ale ať vaříte jakékoliv jídlo či pijí, bude stejně cítit po shnilých vejcích. Voda je čistá, jen ten zápach je nepříjemný. Situace je zvláště rajmavá ve sprchách - nesprchuji se v rámi „špindírovat", to ta voda...

6. Rozdělávání ohně je přísně zakázáno, navíc byste museli vézt dřevo z domova. Možná se vám však podaří rozdělat oheň nikoje na severovýchodním či jihovýchodním pobřeží, kde je spousta naplaveného dřeva z Evropy a Sibiře, resp. Kanady.

7. Ubytování v kempech je zvláštní tím, že kvalita poskytovaných služeb neodpovídá ceně. V turisticky atraktivních místech jsou ceny vysoké a téměř vždy je nutné připlácet za sprchu (spokoj je k dispozici). To znamená, že v kempech vlastní ani spát nemusíte. Někdy je to však nutné: v příjmech rezervacích a národních parcích je volné stanování přísně zakázáno. Strážci parku jsou na dodržování zásad správného chování dost taktivní.

8. Rozhodnete-li se na Islandu rybařit, musíte mít buď vyhoví originální zahraniné, nebo si opatřit potvrzení o derinfekci (snad od hygienika či veterináře), to pak ukážete na hranicích a objevíš i při koupi rybářského lístku, který je povinný (pokud nerybaříte v moři). V zemích jsou hlavně pstruzi, v řekách můžete chytit i lososa. Ne nadarmo se každá druhá řeka jmenuje Laxá (Lososvitsá).

9. Kromě ryb jsou zde ještě ptáci, ovce, krávy, koně a tuleni. Občas mají u některé farmy psa a kočku. Ovce se chovají především pro maso, o vlnu se farmáři nestarají. Posledního lednního víkendu, který se na ostrov dostal na kře odvlékal z Grónska, prý porazilo auto... Polárních lišek zde také již mnoho není. U mořského pobřeží můžete, kromě tuleňů, spatřit i delfíny a různé druhy velryb. Na ostrově nejčastěji žádní jsou obojživelníci.

10. Místní obyvatele potěší, když budete správně vyslovovat místní zeměpisné názvy. Budou překvapeni a začnou vás brát trochu jinak než někoho, „kdo se přijel pouze podívat" (zvláště amerští turisté jsou v pouanglicitovaní názvů "jednotky"). Něco o tvorbě názvů: slovo končící na „-a" označuje řeku, „-fjall" hora, „-fell" kopec, „-jökul" ledovec, „-laug" pramen. Při putování islandštinou krajinou si dejte pozor na Gaiko se vyskytující názvy Laxá a Bjarfell.
rad: *Michal Jon*

• DESET RAD PRO CESTOVATELE NA ISLAND •