

---

# Ostrov Severního Atlantiku 2006

aneb autem, lodí a pěšky po Faerách, Islandu, Shetlandech, Orknejích, Skotsku, Anglii a ostrově Skye

---

## obecně:

Námětem letošní cesty bylo moře a jeho inverzní tvář – ostrovy. Většina trasy autem vedla po mořském pobřeží, většina pěších výletů vedla k místům pozorování mořských živočichů, mezi ostrovy jsme se přesouvali lodí a podnikli jsme i vyjížďky na moře výhradně za účelem pozorování velryb a ptactva.

Z Prahy jsme odjeli do dánského Hanstholmu, odkud jsme se i s autem přeplavili lodí okolo Shetland na Faerské ostrovy (navštívili jsme dva největší – Streymoy a Eysturoy spojené mostem). Tam jsme pobývali dva dny a pokračovali jsme na Island. Po třech týdnech jsme se cestou lodí zpět do Dánska nechali vyhodit na Shetlandských ostrovech (Mainland a po mostech ostrůvky Trondra a West Burra), kde jsme strávili tři dny a poté přepluli na Orkneje (Mainland, lodí okolo ostrova Hoy a několika dalších ostrůvků). Následovala cesta lodí do Skotska, prohlídka severozápadního pobřeží a návštěva ostrova Skye, tentokrát po mostě. Poté jsme absolvovali prohlídku několika skotských hradů a přejeli jsme Anglii do Londýna. Následovala poslední přeplavba lodí z Doveru do Calais a cesta přes Francii, Belgie a Německo domů. Celkem šestkrát jsme se tak plavili s autem. Kromě toho jsme podnikli výlety malými loděmi k ptačím útesům Vestmanna na Faerských ostrovech a z Húsavíku na Islandu, kde jsme pozorovali velryby. V kompletním výčtu plaveb je potřeba zmínit také projížďku mezi ledovými krami na nafukovací Pálavě v jezeru Jökulsárlón pod největším islandským ledovcem. Téměř každý den jsme podnikli nějaký pěší výlet. Počasí se dá shrnout stručně – přišlo a byla zima.

Cestovali jsme ve dvou a na čtyři dny jsme se na Islandu potkali s Hanysem a Káčou (viz zpráva Velká severní cesta 2003 – jsou to titíž H. a K.), se kterými jsme podnikli několik výletů, plavbu na Pálavě po Jökulsárlónu a cvičení pohybu na ledovci. Viděli jsme hodně přírody a hodně zvířátek, zažili jsme pozoruhodná setkání s lidmi. Mezi zajímavé kulturní postřehy patří to, že Islandčané jsou všichni tlustí, že na Islandu i ve Skotsku je v krajině ještě mnohem větší civilizační nepořádek než u nás, že vysloužilá auta a zemědělské stroje se ukládají na nejroztodivnější místa, aby tam jako zrezivělé artefakty strašily desítky let a že Faerské ostrovy, kde není nic, co by mohlo vytvořit jakoukoli hodnotu, jsou malebné a je tam levný benzín, za což děkujeme dánským daňovým poplatníkům. Při setkání se skotskými řidiči jsme došli k závěru, že v češtině shodné označení příslušníka tohoto národa a hovězího dobytka není náhodné. Zajímavé také je, že nejrozšířenější značkou traktoru na Islandu je Zetor a že ve Skotsku mají všichni Škodovky. Island, stejně jako Norsko, Faery a Japonsko loví velryby pro „vědecké“ účely. Výsledky bádání je možné ochutnat v každé islandské restauraci. Tlak na omezení lovu je naštěstí dost velký a některé velrybářské lodě dnes slouží turistům naopak pro pozorování velryb. Kromě přítomnosti na Islandu rozšířeného názoru, že velryby je potřeba lovit, protože se příliš přemnožily, patří k dalším absurdním kuriozitám existence instituce Icelandic Forest Service. Na Islandu totiž nerostou stromy, jelikož si je všechny vykáceli. Shetlandčané vědí, že Republic je vedle Bulharska a myslí si, že když je někdo zrzavý, musí být ze Shetland. Pijí také hodně whisky.

---

## auto:

Cestovali jsme vozem Škoda Forman 135 LXi v luxusním provedení Black Line, rok výroby 1994, vstříkování elektronicky řízené. Z auta byly vymontovány zadní sedačky, zadní bezpečnostní pásy a odstraněny i gumové podložky a další prvky, které nejsou pro jízdu potřeba a zbytečně zabíraly místo a zvyšovaly hmotnost vozu. Mezi další nadstandardní vybavení patřila okna stahovací na kličku, manuálně ovládaná zrcátka, střešní okno, které nešlo otvírat, protože je zalepené, aby jím do vozu neteklo, rádio bez antény a centrální zamykání. Vůz byl opatřen čtyřmi litinovými koly 165/70/13. Dále jsme s sebou měli jedno kompletní kolo náhradní na standardním plechovém ráfku a další dvě samotné pneumatiky, protože jsme se báli, že je na islandských prašankách roztrháme. Neměli jsme však jediný defekt. Před cestou jsme nechali namontovat nové tlumiče pérování na všechna kola, vyměnit svíčky a kabely v motoru, aby auto dobře startovalo i za vlhkého islandského počasí, nastříkali jsme odřená místa stěračů a zrcátek a všelijak jinak jsme auto uvedli do reprezentativní úpravy a bezvadného technického stavu. Do terénního vzhledu byl vůz upraven přimontováním masky chladiče z Land Roveru, model série II z let 1958-61, na přední nárazník vozu. Masky byla „vypůjčena“ z původního vozu na jednom tábořišti-vrakovišti na Islandu a dojeli jsme s ní až domů. Otázka byla, prošel-li by v této úpravě náš Land Forman technickou, ale zlotřilí českomoravskovysočínští policisté nás dva týdny po návratu donutili masku odmontovat. Akusticky byla hodnota vozu zvýšena samovolnou amputací zreklého zadního tlumiče výfuku. Cestou přes Anglii se dramaticky zvětšil otvor v chladicí soustavě. Provizorně jsme závadu vyřešili zničením přetlakového ventilu ve víčku expanzní nádoby tak, aby se chladicí soustava nemohla natlakovat. Voda z ní pak unikala méně, ale i přesto se musela často dolévat. Bez nehody jsme ale dojeli až domů, po návratu mělo auto najeto 209 137 km. Opravy po cestě zahrnovaly montáž nového výfuku, opravu chladicí soustavy a výměnu brzdové kapaliny a motorového oleje.

Silnice v navštívených zemích, kromě Islandu, nepředstavují pro osobní auta žádný problém a jsou asfaltové. Na Islandu jsme se pohybovali po silnicích často jen prašných nebo kamenných. Silnice jsou rozděleny do pěti kategorií,

z nichž ale žádná nenese informaci o tom, je-li silnice asfaltová či nikoli. Kategorie jsou: primary road, secondary road, reliable vehicle road, 4x4 road a special 4x4 road. Standardně jsme jezdili první tři kategorie s občasnými zajíždkami na kategorii čtvrtou. I primary road ale je občas jenom hliněná nebo šterková, zpravidla ale dobře udržovaná. Vtip 4x4 silnic není ani tak v jejich obtížné prostupnosti terénem jako takovým, ale v přítomnosti brodů, které nemusí nízké auto vždy zvládnout bez úhony. Ovšem my jsme na Islandu pobývali tři týdny, najeli jsme po něm **3.207 km** a žádný větší brod jsme zdolávat nemuseli. Na Islandu je tolik dobrých silnic pro osobní auta, že ke všem hlavním atrakcím ostrova se lze dostat jím a 4x4 vůz není zásadním požadavkem pro návštěvu. Čtyřkolka může umožnit cestu do vnitrozemí, kde jsme nebyli. Ale i některé vnitrozemské silnice jsou již sjízdné pro osobní auta a přítomnost brodů je v mapách dobře značena. Ježdění off road je velmi výrazně nedoporučováno, protože se tím ničí křehká krajina. V mnoha frekventovaných místech je dokonce značkami přímo zakázáno, ale je zde tolik postavených i vyjetých cest, že jízda off road není potřeba pro dosažení žádného cíle. Island'ané, jejichž životní úroveň pomalu vzrůstá, si dnes již mohou velké čtyřkolky dovolit (nahrazují jimi vozy Lada Niva, jejichž vraky se tam všude válejí) a z plezíru často jezdí všude, kde to jde. Knižní průvodce na tento fakt upozorňují a i z tohoto důvodu žádají zahraniční návštěvníky, aby jezdili jen po cestách.

Autem jsme celkem najeli **8.001 km**, z toho **918 km** po silnicích **bez asfaltu**. Všechny prašanky se nacházely na Islandu – ze vzdálenosti najeté na tomto ostrově tak prašanky tvořily **28,6 %**. Průměrnou spotřebu jsme měli **7,12 litrů / 100 km**. Nejnižší spotřeby jsme dosáhli ve Skotsku, kde jsme se pohybovali nižší rychlostí po výborném asfaltu a spotřeba ze dvou nádrží po sobě vykazala krásnou hodnotu 6,4 litru / 100 km; na Islandu je spotřeba naopak trochu vyšší, protože některé prašanky prostupné na dvojku kladou poměrně tuhý odpor. Nezanedbatelných není ani skoro 2.500 km najetých vysokou rychlostí po kontinentálních dálnicích, kde spotřeba také roste. Průměrná přepočtená cena benzínu byla **38,70 Kč / litr**. Loděmi jsme ujeli celkem **2.980 km**.

---

## **jak jsme bydleli:**

Cesta trvala **40 dní**, tedy bez dvou dnů **6 týdnů**, užili jsme si **40 nocí**. **4x** jsme spali **na lodi** (2x na Faery, 1x na Island a 1x na Shetlandy), **14x ve stanu v placeném kempu** (3x Island [z celkem 21 nocí], 3x Shetlandy [vždy], 1x Orkneje [vždy], 4x Skotsko [vždy], 1x Isle of Skye [vždy] a 2x Anglie [vždy]), **11x ve stanu volně** (jen na Islandu [sem počítám i 2 noci v islandských kempech zadarmo]), **10x v autě volně** (2x Faery [vždy], 7x Island a 1x Francie [vždy]) a **1x vůbec** (cestou z Čech do Dánska). Za jeden placený kemp se nám podařilo nezaplatit (nikdo tam nebyl). Platili jsme tedy celkem za 17 nocí (kempy + loď), 23 nocí jsme bydleli zadarmo.

---

## **co jsme viděli:**

Nejhezčí navštívené **přírodní útvary, kulturní památky a podniknuté akce: Faerské ostrovy:** ptačí útesy Vestmanna, útesy Obr a Čarodějnice, neúspěšný pokus o výstup na Slættaratindur – nejvyšší kopec ostrovů, muzeum v hlavním městě Tórshavn; **Island:** ptačí útesy v zátocě Héraðsflói, ptačí útesy a kráter Raudínúpur, kaňon Ásbyrgi, kaňon řeky Jökulsá á Fjöllum, vodopády Hafragilsfoss, Dettifoss a Selfoss, vulkán Raudhólar a čedičové útvary Hljóðaklettur, fosilní škeble na poloostrově Tjörnes, městečko Húsavík, záliv Skjálfandi s pozorováním velryb, jezero Mývatn s pseudokrátéry Skútustadir, termální puklina Grjótagjá, sopka Krafla, kráter Viti, geotermální oblasti Leirhnjúkur a Námaskarð, kráter Hverfjall, lávové útvary Dimmuborgir, vodopád Godafoss, městečko Akureyri, kostelíček s drnovou střechou Grof, útes Hvítserkur, tulení na poloostrově Vatnsness, Západní fjordy, vodopád Dynjandifoss, ptačí útesy Látrabjarg, listové zkameněliny v soutěsce Surtarbrandsgil, „čedičový“ kostel v Reykjavíku, geologický zlom v Þingvelliru, gejzír Stokkar a geotermální pole Geysir, vodopád Gullfoss, vodopád Faxi, kostel Skáholt, kráter Kerid, vodopády Seljalandsfoss a Glúfrafoss, vodopád Skógafoss, čedičová dlažba Kirkjubæjarklaustur, NP Skaftafell, údolí Morsárdalur a vodopád Svartifoss, výstup pod horu Kristínartindar, ledovec Skaftafellsjökull, nácvik lezení na ledovci Svínafellsjökull, pohled na nejvyšší horu Islandu Hvannadalshnúkur, plavba na Pálavě po jezeře s ledovými krami Jökulsárlón, liparitové a čedičové údolí Seldalur, „les“ u jezera Lagarfljót v Hallormsstaðuru, vodopády Litlanesfoss a Hengifoss; **Shetlandské ostrovy:** ptačí rezervace na mysu Sumburg Head, starověké osady a opevnění Old Scatness a Clickimin Broch, tulení útesy Braewick, kostel a hřbitov ve vesničce Papil; **Orknejské ostrovy:** východní útesy, pozorování malých velryb a ruiny starověké osady na Mull Head, městečko Kirkwall a jeho katedrála, paláce a muzeum, menhiry Stenness a Ring of Brogar, západní útesy a skalní věž Yesnaby, skalní věž Old Man of Hoy; **Skotsko:** pozorování velryb na mysu Strathy Point, jeskyně Smoo, zřícenina hradu Ardreck, soutěska Corrieshalloch s vodopádem, hrad Eilean Donan, úspěšný výstup na nejvyšší horu Skotska Ben Nevis, města Stirling a Edinburgh, prohlídka paláce Argyll's Lodging a hradů Doune, Stirling, Linlithgow, Blackness a Edinburgh, mosty přes Firth of Forth; **Isle of Skye:** městečko Portree, útesy Kilt Rock, zřícenina hradu Duntulm, hrad Dunvegan, starověká pevnost Dun Beag Broch; **Anglie:** ruiny Hadriánovy zdi, Natural History Museum v Londýně a jeho expozice o Zemi, bílé skály v Doveru.

Viděli jsme tato **zvířátka:** tuleně, kormorány, spousty kdejakých racků a jiné havěti, divoké husy a labutě, několik druhů kachen, pitomé islandské komáry, co nekoušou, papuchalky, tereje, mrkváky, šhagy, plejtváky obrovské, sviňuchy, minky whales, keporkaky, islandské poníky, shetlandské poníky, mnoho ovcí a krav, chlupaté skotské krávy a hlavně miliony skotských muchniček midgies. Nejkrásnější pozorování ptáků jsme si užili na útesech Látrabjarg na Is-

landu, nejvíce papuchalků na jednom místě jsme viděli na Sumburg Head na jihu Shetlandských ostrovů, nejlepší pozorování tuleňů jsme zažili v zálivu Braewick taktéž na Shetlandech, velryby se nejlépe pozorovaly z lodi u Húsavíku na Islandu, ale šlo to i ze země na útesech Mull Head na Orknejských ostrovech a na mysu Strathy Point na severu Skotska.

<b>přehled zemí a ostrovů:</b>	najeto km autem	km lodí po moři	km výlety lodí
Česká republika	112		
Německo	680		
Dánsko	320		
Faerské ostrovy	261	1036	28
Island	3207	557	48+1
Shetlandské ostrovy	320	1039	
Orknejské ostrovy	90	184	
Skotsko	428	45	
Isle of Skye	240	most	
Skotsko	500	most	
Anglie	677		
Francie	134	41	
Belgie	224		
Německo	636		
Česká Republika	172		
<b>celkem</b>	<b>8001</b>	<b>2902</b>	<b>77</b>

### penízky:

Veškeré náklady jsou rozděleny do sedmi zřetelných položek, uvedené ceny jsou náklady v Kč pro jednoho z nás. O vše jsme se na cestě dělili napůl, takže je to vcelku jednoduché.

<b>lodě</b>	(plavby i s autem)	18.500,-
<b>benzín</b>	(za celých 8 tisíc km, tedy <b>1,36 Kč / 1 km</b> na člověka)	10.900,-
<b>spotřební</b>	(lepící pásy, gumičky do stěračů, motorový olej, parkování, internet atd)	1.300,-
<b>jídlo a pití</b>	(luštěniny, těstoviny, rýže, benzín do vařiče, jídlo z domova, whisky a whiskey)	7.100,-
<b>kempy</b>	(podrobnosti uvedeny výše)	2.600,-
<b>suvenýry</b>	(výlet na velryby, výlet lodí na útesy, vstupy do památek, dárky domů)	3.800,-
<b>fotky</b>	(filmy a vyvolání fotek)	1.500,-
<b>celkem</b>		<b>45.700,-</b>

Když si představím, že tak 4.000,- Kč bych za tu dobu doma projedl stejně a odečtu ještě fotky a suvenýry, tedy položky, které se nevztahují bezprostředně k samotnému průběhu cesty, dojdou k částce **36.400,- Kč** pro jednoho. Ke zdárnému průběhu cesty přispěly i mapy a průvodce, které jsme měli nezištně zapůjčené od kamarádů, čímž jsme ušetřili několik tisíc Kč za jejich nákup – děkujeme. Kromě uvedených položek jsme před cestou a po cestě nechali opravit auto za celkem 14.100,- Kč. Po opravě po návratu je auto ve stavu, který je nejen lepší, než byl před cestou, ale hlavně dává naději, že auto ještě pár desítek tisíc km najede, takže se jedná o náklady vynaložené i na jeho provoz do budoucna, nicméně v souvislosti s cestou vynaložené být musely. Každý jsme byli zdravotně pojištěni – jednalo se ale o pojištění, která platí pro celý rok a využita byla i pro jiné cesty. V této zprávě se také vůbec nehovoří o nákladech – většinou vynaložených dříve – na osobní, tábornické, vodácké a lezecké vybavení, fotografické náčiní a auto jako takové, které dosahují několika desítek tisíc Kč pro jednoho.

### výstupy:

Album s popisky, ve kterém je vybraných 200 fotek z celkem 300 exponovaných, podrobný itinerář, přibližně 7 kg prospektů, letáčků a jiných více či méně informativních materiálů, mapka trasy a několik kg dovezených kamenů a škeblí.

Petr a Bára