

Island

země v zrodu



Jiří Kostúr

Island
země v zrodu

Jiří Kostúr

Jiří Kostúr
Island – země v zrodu

Vydáno v roce 2015
Nakladatel Jiří Kostúr (jiri.kostur@seznam.cz)

© Jiří Kostúr, 2015
Obálka: Jiří Kostúr
Fotografie: Cyril Kostúr, Jiří Kostúr

ISBN: 978-80-906088-6-3 (PDF)
ISBN: 978-80-906088-7-0 (EPUB)
ISBN: 978-80-906088-8-7 (MOBI)

Obsah:

Prolog

15. červen'4228

16. červen

17. červen

18. červen

19. červen

20. červen

21. červen

22. červen

23. červen

24. červen

25. červen

26. červen

27. červen

28. červen

29. červen

30. červen

1. červenec

2. červenec

3. červenec

4. červenec

5. červenec

6. červenec

7. červenec

8. červenec

9. červenec

10. červenec

11. červenec

12. červenec

13. červenec

Epilog

Prolog

„Jak víš, že jsem v Česku?“ ozvalo se z mobilu.

„Slyšel jsem, žeš přijel z Anglie,“ řekl jsem. „Zkusil jsem tvoje starý číslo, když jsme se už delší čas neviděli.“

S Cyrilem, se svým 40letým synem, jsem mluvil naposled v roce 2002 při svém návratu ze Skandinávie, když jsem se u něj při projíždění Prahou zastavil. Měl jsem tehdy menší pocit provinění, že jsem ho nevezl sebou, jelikož jsem si chtěl to velké cestovatelské dobrodružství prožít podle svých představ a nebýt nucen se ohlížet na někoho druhého atp.

Cyril mi řekl, že je v Česku jen na skok a vrací se nazpátek do Anglie, kde druhý rok pracuje. Zmínil jsem se, že chci jet příští rok na Island, kam jsem se chystal i při skandinávské anabázi, ale tehdy mi to nevyšlo. Při poslední sezónní plavbě trajektu z Islandu do Norska nebylo v podpalubí pro moje auto už místo, takže jsem cestu do Země v zrodu, jak jsem si ostrov v severním Atlantiku pojmenoval, musel oželeť.

„A hele, tati, nemohl bych jet s tebou?“ zazněla otázka s vyčkávací pomlkou.

„No, lodní lístek by měl platit pro dvě osoby,“ řekl jsem.

Komunikovali jsme spolu pak přes internet. Pražská cestovka Intercontact potvrdila, že lodní lístek má platnost pro dvě lůžka na lodi, akorát je nutné připlatit ještě 18 euro, což byl k ceně lístku – přes 960 euro – pakatel. Cyril příští rok v květnu se zaměstnáním v Anglii končil a tak bylo nutné jen sladit jeho návrat pro cestu na severozápadní konec Dánska do menšího přístavního městečka Hanstholmu.

Tahle úvodní pasáž se odehrála někdy v listopadu. Čas běžel prozatím pomalu. Internetová komunikace probíhala s velkými přestávkami, především zásluhou Cyrila, který to omlouval velkou pracovní vytížeností. Asi tomu tak bylo, i když na pár osobních řádek by se mohl zmocit. Připadalo mi, že společným pobytem na Islandu bychom mohli překlenout trhlinu, která se oddělenými našimi životy vytvořila. Ztratil jsem ho v šesti letech, kdy začal chodit v Peci pod Sněžkou do školní jednotřídky. Byl to jeden z největších životních úderů, které jsem absolvoval.

Při téhle příležitosti se mi připomnělo, jak jsem ho odvedl ze Žižkovy boudy, kde Táňa pracovala jako pokojská, dolů na autobus do Pece, že ho odvezu do Lomu u Mostu. Byl jsem rozhodnutý ho přihlásit tam do školy, a ať se Táňa s kočím René z Jeleních luk třeba posere. Jenže dole

v Peci jsem nemohl přenést přes srdce, abych se o něho uboze handrkoval a tahal Tánu přes něho zpátky domů. Odvedl jsem ho nazpátek – a otevřel si v prsou dlouhodobou černou díru prázdnoty. Od dětských let jsem snil o toulání a teď jsem se stal tulákem opravdu se vším všudy.

Řadu roků mi vrtalo hlavou, jestli jsem neměl svou mužskou ješitnost potlačit a jestli jsem jí Cyrila neobtěvoval. Dodnes to nemám rozhodnuto. V disidentských letech minulého století jsem byl na jedné bytové přednášce, kde vykládal Karol Sidon, po 17. listopadu 1989 pražský a zemský rabín, něco ze Starého zákona. Viděl jsem ho poprvé a byl tehdy topičem, jako jsem byl jim i já. V šedesátých letech byl tzv. nadějným spisovatelem a četl jsem od něho dvě knížky: Sen o mně a Sen o mém otci. V první knize popisuje situaci zápasu o svou ženu Andělu, která se „spustila“ s jeho nejlepším přítelem. Sidon po vyčerpávajícím psychickém dramatu – jeho žena jako zkoušku po něm dokonce chtěla, aby spolu spáchali sebevraždu – ji nakonec získal nazpátek. O přestávce přednášky jsem se ho ptal, jak jeho životní příběh dopadl, jestli měl pohádkový konec. Zavrtěl hlavou a řekl: „Nepovedlo se to, rozešli jsme se.“

Tohle ale není žádný psychologický román, je to jen chvála bláznovství jako je touha spatřit místa na planetě zemi, která v mládí byla nedostupná. Island – země v zrodu patřil k jedněm z nich.

15. června 2006

Z Hanstholmu vyplouvala loď faerské společnosti Smyril line v sobotu 17. června ve 21 hod. Aby sme se nemuseli s terénním Jimnym, vehiklem firmy Suzuki, hnát přes polovinu Německa a skoro celé Dánsko ve štvavém spěchu, vyrazili jsme na cestu už ve čtvrtek. Z Jižních Čech jsem to vzal Povltavím do Hradištká, kde jsem vyzvedl Cyrila. Odbyli jsme u Táni oběd, kde René nám naservíroval chlupatý knedlík s uzeným, poslední tradiční české jídlo pro víc jak měsíční islandskou dietu. Během mého skandinávského tripu jsem si tehdy vezl i pytlíky knedlíků v prášku, ale pro Island to nepřicházelo v úvahu. Žádné proviantní zásoby jsme sebou nebrali, neboť na Islandu platí přísná pravidla pro dovoz potravin.

„Tak, Cyrile, pojď si naložit svou bagáž,“ řekl jsem, když už předtím jsem se hrozil hromady věcí v koutě. Psal jsem mu po internetu, ať si sbalí pouze jeden bág, ale tady čekalo uskladnit na jednu polovinu zad-

ních sedadel, vyhrazenou pro něho, mimo menšího lodního pytle ještě řadu krámu v igelitových taškách. Kroutil jsem nad tím nevěřicně hlavou, navíc Táňa jako starostlivá kvočna chtěla svému čtyřicetiletému kuřeti vecpat ještě nějakou další nezbytnost. Její snaha byla naštěstí odražena Cyrilovou nevděčností: „Mami, nevtovravuj!“



Spolujezdec Cyril

Propletli jsme se pražskou metropolí, a protože nejsem vlastníkem dálniční známky (po dálnicích jezdím akorát ve Skandinávii či jiných evropských zemích, při cestě do Prahy míjím vražednou D 1 po okre-

skách přes Jesenici), vyhnuli jsme se známkové autosilnici okolo Ruzyně frekventovanou II. třídní trasou přes Kladno. Ještě před ním jsme zahrnuli do nějakého supermarketu při cestě a zakoupili tam dvacetiplechovkový pivní kartón Gambrinusu. Plechovkáče Carlsbergu nebo Tuborgu za dánskou měnu je zbytečný luxus!

Krušné hory jsme přehoupli tradičně přes Horu Sv. Šebestiána. Auto nám na hranicích nikdo nepřehraboval, čehož jsem se hrozil, jelikož náklad mých věcí společně s Cyrilovými jen taktak umožňoval výhled zadním oknem. Já měl za sebou na sedadle akorát krosnu spočívající na složeném spacáku a tenčí prošívané dece. Holinky, pohorky + dvojhořák a propanbutanovou dvoukilovou bombu na vaření jsem měl uskladněné na podlaze za předním sedadlem. Ostatek prostoru vyplňovaly zásilkové balíčky Cyrilovy kurýrní pošty. Nocleh jsme měli rozdělený tak, že on bude spát ve stanu a já v autě na rozložené spací úpravě sedadel pro spolujezdce. To ale znamenalo každý den vyklízet jeho cáračky také do stanu. A když bude pršet? Zmíním to, až to bude aktuální, teď je vydatné vedro.

Kolem 17 hod. jsme dnešní přemístování zapíchli někde před dálnicí na Lipsko. Cyril zahlédl nějaký plácek pod mostem ještě na bývalém území tehdejší DDR nedaleko nějaké řeky. „Mohli bysme to tady obhlídnout,“ řekl. Nezdálo se mi to, ale odbočil jsem tedy, když máme do dánského přístavu skoro dva dny času. Přejeli jsme železniční přejezd a sjeli k řece. Tady bylo nutné projet k nocležnému plácku tunelem vysokého viaduktu. Hned mi bylo jasné, že vysoký travnatý násep je nahore korunován železniční tratí. Poučen z dřívějších trampských zkušeností a loňského nocování s koněm v blízkosti kolejí u Přibyslavi, odmítl jsem další experiment s ušními bubínky. „Popojedem kus podél řeky, snad tam najdem vhodnější flek,“ řekl jsem.

Moc daleko jsme nejeli, železniční násep pokračoval souběžně se silnicí a řeka, kde se Cyril chtěl smočit, odbočovala víc a víc od vozovky. „Vrátíme se a pojedeme ještě dál. Zas není tolik hodin, zajedeme až za Halle,“ rozhodl jsem jako velitel expedice. Byli jakési námitky, ale otočil jsem auták a jeli jsme nazpátek nahoru k hlavní silnici. U železničního přejezdu nás ale čekalo překvapení. Předtím jsme ho přefrnkli bez nějakého rozhlížení, a teď jsme čubrněli, že trať je celá zarostlá vysokým suchým plevellem, takže tady vlaky už nejezdí.

Jimny parkoval vzadu na plácku a stan jsme postavili vedle. Předtím Cyril vlezl nahý do řeky a já okouněl na balvanitém břehu, neboť jsem si začal pěstovat tzv. tepelnou izolaci na kůži jako všichni zkušení

polárníci, kteří se proto nemýjí. Vždyť Island není jen země ohně, ale i ledu. Vatnajökull, největší evropský ledovec, má rozlohu 8.300 km², což už je pořádný ledový flák. V červnu a červenci sice průměrné teploty přesahují víc než deset stupňů, ale noční teploty na islandské vysočině klesají k 0° C. Navíc sluneční svit dosahuje v průměru jen 6 hod. a deštivých dní je 15 dnů do měsíce. Pro šumavského horala chvályhodná kombinace. Já vedra nemiluju.



Autor na ledovci Vatnajökullu

Provedli jsme také generálku vyklízení auta pro moje noční lůžko. Stan jsme postavili společně, ale Cyrilovi věci jsem nechal jemu napospas, ať si okošťuje, co ho čeká každý den při tábornickém zaparkování. A to neměl ještě všechno, vždyť celé tři neděle na Islandu nosil každodenně večer do stanu např. i dva pytle brambor, které si zakoupil v Egilssstadiru a zahodil je teprve někde, když jsme se vrátili po okružní jízdě Islandem nazpátek do přístavu Seydisfjörduru. Slíbil jsem, že ho nebudu pomlouvat, a když tak jen trošku, takže dnešní příděl už vyčerpá.

Dělám si teď tady prdelky, jenže před odjezdem na Island jsem zažil další životní katastrofu. Přišel jsem o svého koně Nickyho. Nejhrůznější na tom je, že jsem ho nejspíš odpravil sám. Přihnojil jsem mu v předjaří

pastvinu granulami dusíkaté močoviny a asi jsem ho tím otrávil. Zchvátila se mu kopyta po pěti dnech pastvy na vzrostlé trávě. Stalo se to tři neděle před odplutím lodi. Čtrnáct dní jsem lítal po poradách s veterinářem okolo něho, stavěl jsem ho několikrát denně do vykopané prohlubně s vodou, aby si zánět okolo kopytní kosti zchlazoval, ovšem nic nepomáhalo. Už jsem byl rozhodnutý Islandu se vzdát, ale zdravotní stav Nickyho se zhoršoval. Měl nejspíš poničená játra a začal polehávat jako jeho máma Linda, o kterou jsem přišel před šesti lety, kdy jí také nic nepomohlo. Zkrátím to, odjížděl jsem na Island s duší zas poničenou jako už dlouho ne. Ještě dnes se mi vydere z prsou dlouhý povzdech, když se mi do myšlenek připlete obraz, jak Nicky vystoupal jako pokorný beránek po sklopeném zadním čele odvozního přívěsu. Islande, pomoz mi zapomenout!

16. červgp

Probuzení se odehrálo pod šedivě zakaboněnou oblohou. Chystala se změna počasí a bylo potřeba sbalit stan, než namokne.

„Teda, chlape, to je skutečná chuťovka tarabit se s těma tvejma věcmá,“ konstatoval jsem už poněkolkáté během těch prvních společných dvou dnů.

„Neměj péči, já si to zvládnú sám,“ bylo mi odpovězeno při kmitavé donášce různých v igelitu uskladněných zavazadel ze stanu do auta. Seděl jsem uvelebený v pozici poťouchlého komentátora za volantem a dělal si z Cyrila srandu. Docházelo mi ovšem, že to každovečerní vykládání a každoranní skládání brzy legraci přestane být. Doufejme, že tzv. ponorková nemoc, pocházející z dlouhodobě nevyhnutelného těsného kontaktu, se nám vyhne. Dva samorosti svázaní cestovatelskou pupeční šňůrou to budou mít během měsíce asi dost psychicky náročné.

Během dopoledne bylo pouze podmračeno, pršet začalo až později. Každopádně jsme se vymotali za Halle při bloudění po místních okreskách k řece Saalle a pak konečně k dálnici na Magdeburg až po poledni. Někde na odpočívadle jsme zkousli něco ze zásob, které jsem pro přemístění přes Atlantický oceán v Česku koupil, a pak jsem to pral s benzínovým vírem v nádrži po autobahn E 49. Za Magdeburkem přišla opět jednoproudá státovka, než se po 120 km napojila na dálnici z Berlína na Hamburg. Tam jsme si s Cyrilem přesedli a já obracel oči

v sloup, když jsem slyšel, jak mu při prudším sešlápnutí plynu prokluzuje spojka. Nebyla to jeho vina, měla špatně seštelovaný krok, což mě mělo napadnout už před výjezdem z Česka. Čelit prokluzování se dalo plynulým přidáváním plynu, ke kterému jsem Cyrila nabádal. A s tímhle spojkovým handicapem jsem chtěl projet celé liduprázdné islandské vnitrozemí!

Před dálniční nadjezdovou a podjezdovou motanicí u Hamburгу jsme si opět vyměnili místa, neboť odpolední páteční dopravní firmol tady velice zhoustl a Cyril se na něj při dešťových přeprškách necítil. Když jsem tu jel před čtyřmi roky, neměl jsem problém strefit se na vysutý oblouk mostu přes Labe, ale teď nás autobahn E 26 vedla do podivných zakroucenin, které na mapě vytvářely obrazce podobné zauzlování střev v břišní dutině. U mě se postupně zauzlovaly i závitы mozkové, neboť to vypadalo, že na hraniční Flensburg u Dánska se v žádném případě nedostaneme.

Krátká ukázka dialogu mezi mnou a navigátorem Cyrilem:

„Do prkvančic, to jedeme do Bremen nebo Hannoveru?“ rozčiloval jsem se.

„Jedeme dobře,“ nevzrušeně odvětil Cyril.

„Copak nevidíš, kde je sever a kde jih?“

„To tak jen vypadá, na E 45 jsme správně.“

Chvilé ticha v kabině, zatímco kolem nás v několika pruzích a dešťové cloně řvou kamiony a žhnou rudá zadní světla ženoucích se osobáků.

„A kde je teda značení Flensburg? Furt vidím jen Bremen č. 22 a Hannover č. 45. Říkám ti, že jedeme obráceně!“

„Nejedeme, tady je výjezd č. 36 a pak někde dál budem točit na Flensburg!“

„Nedělej ze mě blbce,“ začal jsem hysterčit. „Copak nevidíš, že se od Hamburгу vzdalujeme. Máme ho objíždět napravo od něj!“ vykřikoval jsem. „Támhle, jak za náma čuměj nákladní jeřáby, tak tam je Labe, který máme přejíždět!“

Cyriľ hodil mapu na palubní desku a díval se netečně před sebe. Bližil se k nám další veliký silniční ukazatel. Už zdálky na něm byla vidět mimo přímých šipek na Hannover a Bremen i odbočující šipka s nápisem: Flensburg.

Na dánskou hranici jsme dorazili v podvečer. Několik kilometrů za ní je benzínka, kde jsem při cestě do Skandinávie měnil dolary za dánské koruny, s čímž jsem i dnes počítal. Při čepování benzínu jsem si všimnul, že černé plastové pásy na střeše před lištami zahrádky jsou od-

lepené a vytáčejí se směrem nahoru. Už v Česku se jeden plast uvolňoval a prozatím ho vždycky stačilo natlačit nazpátek a nějaký čas ve své pozici držel. Teď bylo jasné, že je nutné oba přilepit, jestli se nemají odtrhnout až k začátku lišt, kde by trčely do vzduchu jako rohy. V jízdě by to nepřekáželo, ale nechtěl jsem, abysme byli považováni za úplný český voli.

Konverzaci s dánskou pumpařkou obstaral Cyril. Ten měl za sebou nejen dva roky v Anglii, ale trhal jablka na Novém Zélandě a turisticky navštívil Thajsko, Kambodžu, Vietnam a snad i Laos. V Brazílii byl, pravda, pouze 14 dní. Já se svou bídnou angličtinou, se kterou jsem se domlouval v 69 roce při počátku půlročního pobytu ve Francii (uměl jsem tehdy francouzsky pouze říct: Je sui eskymo), vystačím tak na koupení chleba, ale určitě ne vteřinového lepidla.

Malá lahvička z plastu stála 45 kröne. Na dánské poměry určitě žádná velká láce. Horší bylo, že jsme nemohli přijít na to, jak ji zprovoznit k plnění jejího účelu. Přendávali jsme si ji s Cyrilem z ruky do ruky, ale vytlačovací efekt lepící tekutiny žádný.

„To jsem blázen,“ mačkal jsem poměrně špatně stlačitelný obal už podesáté. „Nejspíš je to výrobek staršího data a lepidlo ztuhlo.“

Cyрил se snažil přečíst malé blechy písmen případného návodu: „Nedá se z toho nic vyčíst.“

„Vrátíme to, ať nám dá jiný lepidlo,“ řekl jsem. Dánský výrobek se ale už nenacházel v neporušeném balení a to také mladou pumpařku zvedlo ze židle, aby nám osobně předvedla manipulaci.

Plastový předmět držela zvláštním způsobem. Nebudu zabíhat do podrobností, každému příslušníkovi mužského pohlaví je určitě z puberty a i pozdějšího věku dobře známý. Také se hned nestalo, aby se obsah v plastu okamžitě uvolnil, což se občas ve výše zmíněném případě stává. Nechme ale poluci polucí, hlavně že po několika stiscích vystříklé lepidlo skutečně ve vteřině připevnilo černé pásy do polohy, ve které mají být. Prozatím i dnes v ní stále drží.

Po dálnici od hranic směrem na Kolding jsme nejeli dlouho. U výjezdu č. 70 jsme odbočili do vnitrozemí, abysme našli nejen flek na nocování, ale mířili našikmo k západnímu dánskému pobřeží, kolem kterého chci vést trasu na sever do Hanstholmu. Počasí proti Německu bylo nad Dánskem vyjasněné, světlo v nedohledné rovině trvalo také o něco déle, ovšem problémem se stala naprosto nevhodná prťavá stromová seskupení pro zaparkování na noc. Popojížděli jsme sem a tam, jenže k lesíkům vedla privátní cesta s barákem, jinak byly všude dokola

samé ohrazené pastviny s ovce, kravami a koňmi. Dánskou krajinu už znám, když jsem frčel přes Odense na ostrov Sjaelland s hlavním městem Kodaní.

17. čerxgp

Včera jsme přeci jen narazili na rozlehlejší lesní porost a tábořili v něm na malé planince v zákrutě u travnaté cesty. Bylo jasné ráno, Cyril se ve stanu ještě nehýbal, šel jsem se projít s rolí toaletáku po lese. Místní smrky nebyly žádní velikáni, ale jsou to poslední stromy, které před odplutím přes Atlantic můžeme ještě vidět. Na Islandu totiž v podstatě žádné stromy nerostou.

Švihali jsme to zčerstva přes Esbjerg k úzkému proužku pobřeží, které se jmenuje Holmsland Klit. Je to taková pevninská nudle, táhnoucí se desítku kilometrů travnatými dunami a oddělující oceán od velikánského jezera Ringkøbing Fjord. Pochopitelně je pro suchozemské našince vizuálně velice zajímavá. Ovšem Atlantik na ní ze silnice vidět není, protože v pohledu překázejí kopce písčných dun. Je nutné zvednout z autáku zadek a s teniskami v rukách zajít bosky k němu, když se neráčí rozlít až k nám.

Popisovat dlouhé písčné pláže s několikařadým perlovým náhrdelníkem pobřežních vln, rozplývat se citově nad kovově lesklou nedohlednou plochou se vzdáleným lodním bodem na horizontu, to je dnes zbytečné. Velká část českého obyvatelstva si dopřává mořskou kulisu už každoročně. Naštěstí preferuje destinace jižním směrem, takže sardinková tlačnice se na dánském pobřeží nekoná. Proto místní ostřejší bríza s jódovou vůní je možné vnímat stále neotřele.

Že se nacházíme v netuctovém mořském prostředí, nám představilo v malém městečku jedno lokální muzeum. Při předepsané dopravní třicítce zahlédl Cyril z auta vystavenou velkou atrakci za rozměrnou skleněnou stěnou. Po nedalekém zaparkování jsme pak mohli oba zkonstatovat, že vidíme prvně kosterní pozůstatky vorvaně. Velikánská lopata kosti horní čelisti společně s úzkou spodní čelistí, vyzdobenou dlouhatánskými řadami pilovitých zubů, dávala tušit, jakých rozměrů mohla dosahovat hlava tohoto mořského obra, když byla obalena příslušnou masou tkáně. Teď už je mi jasné, proč Herman Melvill si vybral tuhle velrybu za předlohu jeho Moby Dicka.

V jednom přímořském letovisku jsme se s autem a propanbutanovým vaříčem zapasovali do postranní uličky, kde jsme našli konečně ukrýt před všudypřítomným větrem pro plamen pod těstovinami vylepšenými hovězí konzervou. Bylo to poslední teplé jídlo před plavbou, jelikož na lodi je zakázána jakákoliv manipulace s otevřeným ohněm. Dva dny cesty na Faerské ostrovy a po třídní přestávce ještě jeden na Island nás studenou konzumací nezabijou. K cestování patří krapet nepohodlí.

Byly už 3 hod. odpoledne, bylo nutné začít kvaltovat. V propozicích lodního itineráře se oznamovalo, že je nutné být s autem připravený k nalodění nejpozději 2 hodiny před odplutím, tedy v 19 hod. Neměli jsme ještě tak našponovaný čas, abysme to museli kalit rychlostí, co to dá, ale jsme v neznámých končinách, může nastat nějaké bloudění na místních venkovských komunikacích či jiné komplikace. Nechat si ujet loď a vyhodit víc jak 28.000 Kč za lodní lístek, to by bylo na odstřelení mozkovny.

To nejspíš vedlo k opětovné situaci, kdy došlo mezi Cyrilem a mnou k dohadování, zdali je nebo není liknavý navigátor. Kdo jaké zastával stanovisko, je snad zřejmé.

„Já potřebuju vědět před každou křižovatkou, jak mám jet!“ důrazně jsem zhodnotil odloženou mapu na palubní desce za předním sklem. Cyril mi už předtím pěníl krev ležérním nahlížením do topografické pomůcky a slovním ujištěním, že jedem dobře, teprve když jsem se ho na to dotazoval.

„To musím pořád koukat do mapy, když vím, že jedem správně?“ oponoval mým prořidlým hárošským šedinám.

Polkl jsem naprázdno: „Ale já to nevím! To mám zastavovat a čumět sám do mapy?“

„Nemusíš, ale nevidím důvod, proč mám pořád hlásit správnost směru?“

„Prostě proto, že jedeme místními kotěhůlkami, který nemaj žádný silniční čísla a já vím hovno kudy jet!“ řekl jsem už naštvaně. Protože mám povahu cholerika, dupnul jsem po chvíli na brzdu, sebral mapu a studoval situační místopis sám. Spolujezdec zavřel oči a věnoval se mlčenlivému přemítání za nimi.

Důležitou křižovatkou, kde jsem chtěl odbočit k hlavní silnici na Holstebro, jsem pochopitelně přejel. Nechtěl jsem hned udělat radost odfukujícímu Cyrilovi se spadlou hlavou na prsou a tak jsem si zlostný otáčivý smyk odpustil a pokračoval dál travnatými kopečky dun na Lemvig, kde se odbočením také dostaneme na komunikaci č. 11. Auto

v nějaké díře na vozovce drclo, a Cyril zvedl hlavu. „Kde to jsme?“ řekl s krátkým rozhlížením ukončeným opětovným klesnutím víček. Udělal dobře, protože jsem se chystal vypustit do éteru nerozvinutý větný celek jaderného obsahu.

Do Hanstholmu jsme přijeli kolem páté hodiny. Do města nad přístavem jsme nezajížděli, dopravní značení s obrázkem lodi a nápisem: Haven nás přivedlo před oplocené kotviště osmipatrového trajektu s velkým barevným emblémem hlavy sokola na komíně. Smyril totiž znamená sokol.

Z lodi, poměrně značné velikosti oproti staršímu typu, se kterým jsem chtěl jet z Bergenu v roce 2002, teprve vyjízděly kamiony a osobní auta turistů, co už měli pobyt na Islandu za sebou. Měli jsme do odbavovacího začátku 19 hodiny ještě dost času a tak jsme pokračovali průjezdem přístavu a pak jsme odbočili k vyvýšenině, kde se rozkládalo vlastní městečko Hanstholm. Do něho jsme nezamířili, ale na jeho okraji jsme vyjeli kolem nějakého muzea s věží majáku do travnatých prostorů kopců nad přístavem.

Tam jsme si sbalili s Cyrilem svoje věci, které budeme potřebovat na lodi, protože do zagarážovaného auta v podpalubním přepravním prostoru už nebudeme během plavby mít možnost přístupu. Já jsem nemusel v podstatě nic na obsahu krosny měnit, zatímco Cyril přehraboval svoje krámy jako chirurg ponořený po lokty v zpřeházeném trávicím traktu. Volnou pauzu jsem využíval na sto metrů vzdáleném rozhledu s dalekohledem na očích a střídavě okukoval přiblížený bílý kolos trajektu, rozsáhlou plochu hrbolů pobřežních dun se skupinou pobořených německý bunkrů z II. světové války a do tří stran rozproštěnou šednoucí hladinu oceánu.

Trajekt společnosti Smyril line má název Norröna. Je to skutečně impozantní oceánské plavidlo s obrovským chřtánem vjezdu pro nepředstavitelné množství aut. Když jsme se vrátili do přístavu a byli vpuštěni na rozsáhlou plochu mola, nevěřicně jsme se zařadili do jedné z určených řad vozidel, kterých bylo okolo nás nepochopitelné množství. Řady byly rozdělené na silniční typy, terénní vozidla – naše Jimny bylo jedno z nejmenších – obytné karavany a cestovní autobusy. Do ložné plochy byla též dopravována návěšová karga společně s několika kamiony. Jeden z nich byl velkým expedičním vozidlem přepravujícím nevidaný teréňák na obřích balónových gumách. Na Islandu byla po pár dnech už pro nás podobná monstra všednodenní záležitostí.

Než jsme se nasoukali do vnitřku lodi a vyjeli po ocelových podlažích do dalšího patra, bylo po 22 hod. Odplutí s chvějivými vibracemi se konalo skoro o půlnoci, takže oproti jízdnímu řádu jsme měli tříhodinové zpoždění. To už jsme byli ubytovaní v kójiích s třípatrovými palandami, což bylo nejlacinější nocování na lodi. Kajuty zvané Couchette měly miniaturní prostory, kde devět lidí mohlo vospávat ve spacákách na madracích, ale do uličky mezi palandami se vešli maximálně tři. A to ještě za předpokladu, když jen stáli a nehýbali se.

Já měl štěstí s číselným označením na palubním lístku, které mi zajišťovalo nocležné právo na prostřední palandě. Cyril to ale odskákal, ten vyfasoval třetí palandu, kde v otočení na druhý bok překáží strop. Taky s tím nebyl srovnán, neboť oznamoval: „To se teda na to vykašlu!“ Sousední manželská dvojice řešila stejný problém tak, že mladá žena vypoklonkovala svého druha automaticky do třetího patra, takže jsem si gratuloval, že nejsem s Cyrilem oddán. Přepravní faerská firma vydělávala money za tu cenu, že chudí pasažéři si musí při lehu na zádech opírat nosy o sololitový stropní povrch. Doufejme, že při ztroskotání nevypnou elektronické otevírání dveří na chodbě jako na Titanicu.

Do kóji se vstupuje skrz barevné litačky, které jsou podobné jako v saloonu ve westernových filmech. Když jsem pro dnešek skončil zběžnou prohlídku prostor osmi pater lodi, vysoukal jsem se do své prostřední kukaně, abych se osvěžil pro zítřejší kochání oceánem za dne. Cyril se přištrachal ze sprchy a byl šťasten, že si může přehodit jeho lodní pytel také na prostřední palandu, nikým neobsazenou. Ostatek osazenstva kóje a i sousedních oslavoval nalodění s velkou výdrží, protože rány rozhýbaných litaček mlátily až do časných ranních hodin. Co by člověk ale kvůli Islandu nepřetřpěl!

18. červgp

Rozhýbaná masa nijak znepokojujícího se vlnění se ztrácela v mlžných závěsech, rozvěšených nad hladinou všude dokola. To byl obrázek dnešního ranního výhledu na otevřené palubě, která se nacházela v osmém patře trajektu. Cyril se ještě rozvaloval v nehybné poloze v podpalubí v druhém patře a tak jsem si vyjel výtahem na čerstvý luft atlanti-

ckého povětrí. To bylo ovšem větrnějšího rázu, takže nezbylo než posnídat zbylý český chleba s taveným trojúhelníčkem jihočeské Madety za sklem ochranné konstrukce připomínající velký skleník. Nalezl se tam i volný stolek se židlemi, což bylo o něco později už velice nesnadné. Převážnou kapacitu Norröny neznám, ale počet tisíc pasažérů nebude určitě přehnaný.



Smyril line

Pohled na vodní spousty s okolním neprůhledným příkrovem mlhy má neoddiskutovatelný dramatický náboj pro cestovatelské dobrodruhy z polabských nížin zpod Řípu. Cyril, který vyjel na horní palubu v pozdním dopoledni si také něco skousnout, se nechal slyšet po včerejším nepoužití prášku vůči eventuální žaludeční labilitě, že nějaká bouře s vlnami by neškodila. Já bych nebyl též proti, ale pouze za předpokladu, že by atmosférická porucha dosahovala jenom středního stupně. Zažít dvacetimetrové vlnobití, jakým někdy severní Atlantik disponuje v zimním období, to bych skutečně nemusel. Stačí mi zážitek z dětství na řetízkovém kolotoči, kdy kolotočář ve Stromovce si odskočil na pivo a dopřál nám s bráchou skoro hodinové povyražení letu nad korunami stromů. Pobíhající máti, shánějící podnapilou obsluhu, se musela s procházejícíma lidma pod kolotočem vyhýbat sprškám vyblitých párků a

cukrové vatě, kterými jsme ulehčovali naším žaludkům obráceným naruby.

Obdivovat tvorbu nekonečného vlnění, zpestřeného širokou brázdou od dvou lodních šroubů Norröny, nelze celý den. Cyril využíval v nejspodnějším 1 patře existenci bazénu a sauny, zatímco já střídal knížku při posezení v 5 patře s občasným sledováním grafického panelu, kde byl animačně zaznamenáván plavební kurz mezi zeměpisnými souřadnicemi. Na mapě byly i číselné kóty aktuálního dna oceánu, které svými údaji víc jak kilometrových hloubek vzbuzovaly respekt. Na stěně visely i tři velké ciferníky hodin a ukazovaly trojí čas: evropský, faerský a islandský. Faerský čas vykazoval ještě hodinu do začátku utkání Francie – Jižní Korea na fotbalovém mistrovství světa v Německu, zatímco islandský dvě. Evropský mě ale už posadil do pohodlného křesla v lodním baru před velkou plazmovou obrazovku.

K náhodným setkáním s Cyrilem docházelo buď v nocležném podpalubí nebo na větru či ve sklenicích horní paluby. Nejspíš úzkostlivě dodržoval podmínku, kterou zaštiťoval svou cestovatelskou spoluúčast. „Nebudu ti nijak na obtíž!“ zdůrazňoval nevynuceně při našem prvním mobilovém rozhovoru. Lodní konverzace byla tedy mezi námi víceméně sporadická, což nakonec nevadilo, času k rozhýbání mluvidel budeme mít před sebou na Islandu ještě habaděj. Osobně si vcelku sám se sebou vystačím a navíc si na večery v autě vezu knihu, nepřímou korespondující s cílem naší plavby. Jmenuje se „Závod o bílý kontinent“ a Alan Gurney v ní mapuje všechny pokusy o dobytí Antarktidy v éře plachetních lodí. Netušil jsem, na jaký skvost mohu narazit ve vánočních prodejnách firmy Levné knihy.

Večer se odehrávalo ještě jedno utkání: Brazílie – Austrálie. Než jsme si společně s Cyrilem užili hlasitou fotbalovou atmosféru od všeho chuti turistických národností v zaplněném baru, měl jsem dva zajímavé zážitky na horní palubě. Při prvním mi silný vítr u kruhové přistávací plochy pro vrtulník, která se nachází na zádi lodi, sundal uličnický baseballovou čepici a vymrštil jí do povětří. Tahle zelená pokrývka hlavy s emblémem červeného javorového listu mě doprovázela na cestě přes půlku Kanady a už zmíněnou Skandinávií. Teď jsem viděl, jak letí vysoko nad střechou skleněného přístřešku, a očekával jsem, že přistane na rozhoupané hladině severního Atlantiku, kde si ji pro sebe zabere nějaký marnivý delfín. Nebylo mu to ale dopřáno: poryv nad přídí srazil čepici střemhlavým letem na palubu k nohám pasažérů s reflexním postřehem. Vypadá to, že kanadská čapka ve stříhu nejrozšířenějšího