

úryvek z deníčku Velké balkánské cesty 2002:

V prosinci roku 1998 jsem se účastnil akce pořádané společností Člověk v tísni, jejímž cílem bylo dovézt do Kosova dva vozy V3S. Společnost vozy koupila jako vyřazené z armádních NZ a v pardubických kasárnách je nechala opravit a uvést do jízdy schopného stavu. Důležitou součástí úprav bylo také natření vozů i skříní na bílo (jejich podvozků samozřejmě na černo). Jednalo se o štábní vozy s pevnou nástavbou včetně kamínků s komínkem. Měli jsme je odvézt do Prištiny a tam je předat Organizaci Matka Tereza. Na konci roku 1998 byla situace v Kosovu již značně vyhrcoená a Organizace Matky Terezy vlastně suplovala nefungující státní lékařskou péči v oblasti.

Z Prahy jsme vyrazili hodně brzo ráno 17. prosince a to Nissanem Patrol 4x4, který nás měl doprovázet a pak také z Prištiny odvézt zpět domů. Z Pardubic, kde jsme vozy převzali, jsme pokračovali do Kamenice nad Lipou, kde se nakládaly příkrývky. Vezli jsme je víceméně jen za účelem zamaskování základního cíle akce. Následoval Pelhřimov, kde se měl náklad příkrývek proclít. Na tamní celnici se vyskytl pozoruhodný problém: v jakýchsi papírech bylo napsáno, že náklad na každém vozu bude zapečetěn třemi plombami, což vyplnila nějaká chytrá hlava kdesi od stolu jen tak „pro jistotu“. Jenže na dveře vzadu na štábáku stačila pochopitelně plomba jedna a žádnými dalšími vchody se do úložného prostoru vlézt nedalo, takže, abychom učinili byrokracii zadost, museli jsme zaplombovat i prázdnou krabici na nářadí a vnější dvířka do kamen. Inu pokračovali jsme do Hodonína.

Jedna z vejtrásek měla spínač zapalování vyřešen tak bystře, že se sám nevracel do původní polohy a po zažehnutí motoru bylo nutno jej vypnout, stejně jako zhasínáte v koupelně. Tak se stalo, že při častém popojíždění ve frontě před celnicí kdosi opomněl inkriminovaný spínač vypnout a startér vozu shořel. Uvádění motoru v chod se tak stalo zábavou pro široké pole přihlížejících řidičů. Nejprve jsme museli vejtrásky vyměnit, protože nestartovala ta první, pak si nechali vždy poodjet nákladák před sebou a tu druhou ve frontě roztahovali.

Okolo fronty jezdili policajti a do noční mrazivé nehybné a smogem nasycené hodonínské noci řvali z tlampače: „Chlapi, vypněte si té motoré...!!“ No právě. Vejtraska měla nastaven ruční plyn pro jistotu na trochu vyšší obrátky, hlavně aby nám nechcipla. To se sice stejně ještě několikrát stalo, ale když jsme policajtům vysvětlili, že s těmito vozy, jež byly vyrobeny v roce 1957, hodláme po vlastní ose dojet v této přívětivé roční době do Prištiny, neptali se už vůbec na nic a nechali nás dýmat podle libosti.

Druhý vůz naopak už někde na Vysočině cestou z Pelhřimova přestal brzdit. Z kopce jsme jezdili tak, že já řídil auto vpředu a hlídal jsem si vejtrásku vzadu, aby jela právě tak dva metry za mnou. Vzduch jí stačil jen na jedno sešlápnutí a naprosté zastavení – pokud by se to ale nepovedlo, měla to opřít do mě. Necestovalo se tak zrovna nejlépe, takže když jsme konečně najeli na naprosto namrzlé silnice v kopcích před Trnavou, rozstříhali mi chlupci nemilosrdně zánovní pracovní rukavice a z jejich kožených částí nadělali luxusní těsnící kroužky a celý vzduchovod rozebrali a utěsnili.

Pokračovali jsme do Medveďova a Gyoru a pak přes Maďarsko na jih a do Srbska, ale k tomu se vrátím později.

Při čekání v mrazu ve frontě nákladáků dýmajících v hodonínských ulicích a hlavně poté, co jsem zažil své první odbavení na hranicích s nákladním vozem, jsem vytvořil hypotézu, že Balkán začíná právě zde. Když jsem si ale později promítal, jak jsme to vlastně dojeli z Pelhřimova do Hodonína a co se odehrálo na celnici v Pelhřimově, vyřkl jsem hypotézu číslo dvě, totiž že Balkán začíná už v Pelhřimově.