

Výňatek z deníčku Velké balkánské cesty 2002.

... vsuvka do putování po Rumunsku:

Benzínová a naftová čerpací stanice Šeherezáda hraje v mém životě též důležitou roli. Poprvé jsem se tu zastavoval s Mílou, když jsme v září roku 1999 cestovali závodním vozem LIAZ do Kosova. Tehdy jsem se rozhodl nabrat tu plné nádrže, což představovalo několik set litrů nafty. U benzínek v té době nebylo nic jako ceníky, takže člověk smlouval. Ale zde to bylo na úrovni. Vstoupil jsem do luxusní kanceláře, kde mi byla okamžitě nabídnuta židle. Přednesl jsem svůj odhad, kolik nafty se nám do nádrží vejde, šéf pumpy se zatvářil zadumaně, že to jako bude dobrý kšeft a napsal na papírek něco ve smyslu ceny v jakési nezřetelné měně. Také jsem se zatvářil, že jako jistě uděláme dobrý obchod a položil jsem otázku, v jaké měně můžu zaplatit. Šéf se zatvářil že celkem v jakékoli, nicméně neměl jsem nic jiného než marky, což jsem mu též naznačil. Pochopil to a opět mi přistrčil papírek s cenou. V lei. Úloha totiž nespočívala jen ve smlouvání za cenu nafty, ale následně také ve smlouvání o kurs lei k marce.

Čas plynul pokojně a my si podávali papírky, na kterých se kupily nejrůznější čísla ohledně ceny, kursu, počtu litrů, celkové ceny v markách, zaokrouhlení a z toho vyplývající změna kursu a tak. Po čtvrt hodině už to Mílovi stálo za to, že vylezl z auta a šel zkontrolovat, jestli si mě ještě neupekli k večeři. Naznačil jsem mu, že jednání pokročilo a že může jít pomalu odmontovávat víčka od nádrží.

Po načerpání jsem byl dotázán, chci-li kvitanci, což jsem chtěl. Ovšem jako nezkušeného si mě šéf pumpy podal otázkou, na kolik a čeho má být vystavena. Zkusil jsem schválně, co snese. Dokázal blafovat víc než já. Kvitance tak zněla na neuvěřitelnou sumu nafty hodnou nádrže zámožského parníku. Už tehdy jsem věděl, že vyúčtovat takovouto akci České katolické charitě, pod jejíž záštitou se cesta konala, nebude maličkost. Umyli nám ještě okna a vyleštili všech dvanáct světel, tak dobrý jsme tehdy udělali obchod.

U Šeherezády jsme se pak stavovali i v srpnu o rok později, když jsem s Tomášem cestoval Fordem Transitem do českých vesnic. Tentokrát to proběhlo už vcelku evropsky, u benzínky přibyl stojan s cenou paliva.

Ovšem v listopadu o dva měsíce později, jsme zde cestou do Čech dokázali nabrat do Mitsubishi Pajera plnou nádrž něčeho, na co auto vůbec nejelo. Vrčelo jen když byl plyn sešlápnutý až na podlahu a po uvolnění pedálu okamžitě chcípalo. Když pak v Nadlaku Jožka vůz slyšel, ptal se, co jsme provedli s motorem. Po naší odpovědi, že jsme vzali naftu u Šeherezády, se jen bezmocně chytil za hlavu. Od té doby jsem Vingou vždy jen projížděl a u Šeherezády se nezastavoval.

... konec vsuvky o putování po Rumunsku

... vsuvka o putování po Bulharsku

V Sofii už jsem jednou byl. Anebo vlastně asi ne. Nevím přesně. Než se k tomu dostanu, povyprávím o tom, jak se to seběhlo, že jsem se sem dostal, a kde jsem pak skončil.

V září roku 1999 jsem se pustil do akce, kterou jsem v tomto deníčku již jednou zmiňoval. Bylo krátce po válce v Kosovu a Česká katolická charita organizovala pomoc tamním lidem v podobě oprav škol a dalších objektů v okolí Gjilane a zabezpečovala také zásobování potřebných. Ač se toho účastnilo vícero mých kamarádů a někteří mí příbuzní, já sám jsem přispěl jen týdenní cestou, kdy jsem spolu s Mílou měl do Kosova dovézt kamion LIAZ naložený šesti tunami mouky. Nejednalo se o obyčejné auto, ale o veterána několika závodů. Vůz měl hnaná všechna kola a na nich ohromné balónové pneumatiky do písku, které se nesmí přetěžovat, což se stalo hned v Čechách po naložení mouky. Měl jsem na starosti velení vozu a fungoval jsem jako druhý řidič, tím prvním byl Míla, který též plnil náročnou funkci opraváře.

Vyrazili jsme ráno 14. září, auto bylo naloženo už dříve. Celé dopoledne jsme ale ještě nakupovali nezbytné věci na cestu a rovnali palety s moukou na korbě – naložené byly tak, že auto sedělo na jednom boku. Z Prahy jsme vypluli až po poledni a hned nám prasknul měch na přední nápravě. Opravovali jsme ve Vestci, kde jsem byl nucen zaplatit markami, protože koruny jsem již všechny spotřeboval. Marek jsem měl mnoho tisíc a oprava z nich ani moc neukrojila.

Navigačně nejhorší byla cesta do Brna. Protože jsme neměli dálniční nálepkou a tehdy se ještě neprodávala žádná na dobu kratší než rok, postupovali jsme přes kdejaké zapadákovy a několikrát se ztratili. Po celodenní dřině jsme tak v devět večer dorazili do Hodonína, kde proběhlo naše první odbavení. Už jsem popisoval, jak to asi vypadá – před devíti měsíci jsem tudy projížděl s vejtraskami; jak jsem již psal, také do Kosova. To bylo však ještě před válkou a tehdy jsme postupovali přes Srbsko. Z pochopitelných důvodů to nyní možné nebylo a trasu jsme měli naplánovanou přes Maďarsko do Rumunska a pak přes Bulharsko a Makedonii do Kosova. Ale postupně.

V Hodoníně jsme strávili tři hodiny – vše tedy proběhlo hladce. Neměl jsem zkušenosti s proclíváním nákladáku přes hranice a neustále se mi do sebe motaly jakési civilní předpisy s tím, že vezeme humanitární pomoc, což mi situaci mělo ulehčovat, ale né vždy to tak vyšlo.

I nadále jsme postupovali stejně jako s vejtrfaskami a stejně, jako jsme s Bárrou jeli letos. Někde za Galantou jsme to ale s Mílou zapíchli. Já si lehl dozadu na korbu na mouku, Míla bydlel v kabině. Jak se mu spalo uloženému napříč přes anatomicky tvarované skořepinové sedačky mi není jasné, ale vydržel to následující týden.

Ráno 15. září jsme si udělali poklidné, Míla nainstaloval do vozu rádio a nabíječku na telefon. Ovšem po natočení motoru jsme zjistili, že není možné za jeho chodu řadit – nefungovala spojka. Míla cosi rozebral a pak to dokonce dokázal opět smontovat, aniž by došlo k jakékoli změně. Několik kilometrů jsme postupovali bez řazení tím způsobem, že bylo-li to do kopce, zařadili jsme dvojkou, pak natočili motor a jeli na dvojkou. Na kopci jsme zastavili, motor vypli, zařadili čtyřku, motor opět natočili a poskoky se rozjeli a postupovali na čtyřku. Vůz disponoval ještě půlkami, tedy dalšími rychlostmi, kterými bylo možno podle potřeby rozdělovat standardní čtyři stupně, což jsme však v dané situaci vskutku neužili. Okolo třetí odpoledne jsme se dokodrcali do Okoče, malé vesničky mezi lány slunečnic, kde nám v Jednotném rolnickém družstvu spojku ochotně opravili. Flákal jsem se. Míla vedl partu mechaniků a pilně svařovali a brousili a zase svařovali a montovali a rozebírali. Netrvalo to ani pět hodin a po deváté večer jsme už dorazili na konec fronty do Maďarska.

Nejprve jsme obhlédli bojový prostor. Slováci měli nějaký svátek a kamiony neodbavovali. Už tak jsme poznali, že do Kosova rozhodně nedojedeme za čtyři dny, jak jsem si to plánoval. Předjeli jsme celou tři a půl kilometru dlouhou frontu, vydělali strážce u mostu přes Dunaj, nechali se ohlásit na liduprázdné celnici a vtrhli do ní. Začal jsem na ně valit, že vezeme humanitární pomoc, což jsem dokládal poukazem na vůz polepený emblémy Charity, českými vlaječkami a dalšími podobnými artefakty. (Před cestou jsme ostatně auto zbavili několika vrstev nálepek ze závodů – reklamní slogany a loga zdobily každý čtvereční centimetr karoserie vozu.) Kromě nás se zvláštnímu zacházení těšily ještě dva italské kamiony, které vezly ovce. Prý ještě živé, a když vezete nějaká zvířata, můžete přes přechod i ve svátek. Zdejší celníci jsme prostoupili v rekordním čase dvou a půl hodiny – nejdelsí dobu zabrala hádka s maďarským celníkem, kterému se nelíbila naše nezaplombovaná plachta. Když pohlédl dovnitř a uviděl spoušť, kterou tam mouka již dokázala udělat, rezolutně prohlásil, že nás do Maďarska nepustí, kterýžto posléze překonaný názor mu vydržel něco přes hodinu.

Byla půlnoc a další čtyři hodiny jsme postupovali celkem poklidně přes Győr po dálnici na Budapešť a pak na jih na Seged, kteroužto trasu jsem poté absolvoval ještě vícekrát a kudy jsme také projížděli s Bárrou cestou do Banátu. Kličkovali jsme mezi dálnicí a státovkou, abych se vyhnul placení mytného, a u Keckskemétu jsme to na parkovišti u benzinky opět zabodli a ulehli do nacvičených pozic.

Původně jsem si představoval, že pojedeme nonstop – jeden bude vždy řídit a druhý spát, ale jak pilotování vozu tak prosoukávání se celnicemi vyžadovaly bdělost obou zúčastněných a protože jsme pochopili, že postup bude skutečně zoufale pomalý, rozhodli jsme se normálně v noci spát, abychom alespoň fungovali jako standardní živočichové. Jízdu jsme tím sice ještě více zpomalili, ale nevěděli jsme, kolik dní pojedeme, a nebylo rozumné zůstat teď dvě noci vzhůru a pak někde zkolabovat. Komunikoval jsem mobilem přes satelit se základnou v Praze i v Kosovu a oznámil jsem jim zdržení kvůli opravě spojky, respektive spojkových válečků u jejího pedálu.

16. září jsme si vstali až v deset a přes Szeged jsme po jedné po poledni dorazili do Nagylaku. Zde se odbavování stalo již skutečně balkánským. S Maďary to kupodivu ještě šlo, ale Rumuni se flákali a Maďari nás k nim nechtěli pustit čistě s fyzických důvodů – prý jim to nemohou udělat, když to nestíhají. Opět došlo na mouku. Palety se již rozpadly a po korbě se válely jen balíčky svázaných jednokilovek – vždy deset dohromady. Výhodu to mělo pro další noclehy, protože z menších balíčků si lze připravit hodnotnější lůžko – o to víc to ale vzrušovalo celníky. Celkem jsme zde strávili plodných pět hodin, což však bylo zanedbatelné oproti tomu, co nás čekalo dál.

Prosoukali jsme se Aradem, kde jsme před měsícem pozorovali zatmění Slunce, a ve vesničce Vinga nabrali u Šeherezády naftu, jak se o tom zmiňuji na patričním místě výše v tomto deníčku. V jedné vesnici mě stavěli policajti, že prý mi naměřili sedmdesát. Zastavili mě přímo u cedule označující začátek vesnice, takže s tou rychlostí měli nejspíš pravdu, ale zato neměli nic, čím by mě bývali byli mohli změřit. Chtěli vysokou pokutu něco přes deset marek, ale víc je zajímalo samotné auto. Posadil jsem je do kabiny, nechal nastartovat, zablikat všemi světly a pochválit nás, jaký to máme dobrý vůz. Těch deset marek jsem jim nakonec dal stejně, ale aspoň to měli s cirkusem. Projeli jsme ještě Lugoi a před městem Caransebeş jsme naprosto mrtví o půlnoci ulehli ke spánku na malém odpočívadle u silnice. Báľ jsem se trochu, že to do nás někdo napálí, což bych asi nepřežil, protože jsem spal hned u zadní sajtny, ale neměli jsme sílu to řešit. Cestovali jsme tři dny a ujeli jsme jen málo přes tisíc kilometrů. To bylo dost zoufalé.

17. září jsme si konečně užili trochu dobrého poježdění. Projížděli jsme Karpaty, které tu nejsou příliš vysoké – sedlo mělo jen 600 metrů, ale tehdy se vyjevily přednosti závodního terénního vozu. I plně naložený moukou skvěle stoupal a předjížděli jsme dlouhé řady nákladňáků plazících se serpentinami po rozbité silnici. Úlohy byly rozdělny: vždy jeden řídil a troubil a druhý naznačoval míjeným zapoceným řidičům, že jako nemáme čas. Výhoda velkého vozu s rámem vepředu také je, že si nemusíte dělat tolik starostí s protijedoucími vozidly – pokud nejel proti nákladňák, mohli jsme se do protisměru vydat celkem sebejistě, protože osobní vozy

ještě rády uhýbaly a pokud ne, k dispozici jsme měli osm velkých přídavných reflektorů, kterými bylo možno dotyčným naznačit, kdo má větší karmu.

Přijeli jsme tak od severu do Orşovy po cestě, po níž jsme s Bárou jeli v protisměru do Baile Herculane. Před Craiovou jsme dali nějaké to navigační otáčení a úžasným hliněným objezdem město zdolali bez ztráty květiny zato však asi po dvou hodinách.

Ve tři odpoledne jsme dorazili do Bechetu, vesnice u Dunaje, který jsme měli přeplout a dostat se tak do Bulharska. Celníci si na nás vymysleli fintu – prý nám ve vjezdových papírech do Rumunska chybí nějaké razítko a tudíž nemůžeme vyjet ven. Problém byl v tom, že to navíc možná byla pravda, protože když jsme se vymotávali z parkoviště v Nadlacu, nepustili nás kvůli něčemu takovému. Já to šel řešit a Míla mezitím projel závorou, kterou celníci nestihli včas zavřít po předchozím autu. Někaké razítko jsem sice ještě získal, ale Míla mě přesvědčil, že když už jsme venku z celního prostoru, můžeme jet. V Bechetu jsme po půlhodině dospěli k tomu, že dvě stě marek by to spravilo, celníci byli totiž dva. Nechtělo se mi do toho a vyhrožoval jsem voláním na ambasádu, což jsem skutečně hodlal udělat, ale výše úplatku se začala velmi rychle snižovat. Po dvou hodinách jsme dospěli ke konečnému „poplatku“ naprosto neuvěřitelných 20 DM, které si celníci opravdu bratrsky rozdělili a pustili nás k rampě na přívoz.

Zde jsem udělal další podvod – prohlásil jsem se za lehčího deseti tun, abych okradl chudé rumunské převozníky na lodním lístku; auto s nákladem vážilo ve skutečnosti tun patnáct. Váhu už jsme minuli před celníci a tak nehrozilo, že by to vyšlo najevo. Detektivní úsilí, které by převozník musel vyvinout, aby si hmotnost liazky přečetl v papírech, jsem nepředpokládal. Strach z toho, že se utopíme v Dunaji kvůli tomu, že prám bude o našich pět tun přetížen, mě opustil ve chvíli, kdy se změnil v jistotu, že se tak stane proto, že tam, kam se mělo naložit osm nákladů každý do dvaceti tun, se jich nacpalo čtrnáct, každý minimálně o čtyřiceti tunách. Naše Lízinka se mezi nimi krčila jako nejlehčí bobeček do počtu. Od břehu jsme odrazili po dvouhodinovém čekání a půlhodinovém postrkování přetížené lodi sedlé na dno a i samotný traverz proběhl uspokojivě.

Ovšem netušili jsme, že na lodi stejně strávíme přes tři hodiny. Prám tvořila dvě plavidla svázaná lany a po najetí na pravý břeh se od sebe oba díly pošouply natolik, že nákladěky z toho spodního nemohly vyjet na břeh. Jeden díl totiž vyjel vysoko na betonovu nájezdni rampu a po odjetí několika kamionů se ještě nadlehčil, takže z dílu, kde jsme pochopitelně trčeli i my, bylo nutno překonat čtyřicet čísel vysoký schod nahoru, než bychom se přes první část dostali na břeh. Míla prohlásil, že pro naše auto to není problém, jenže jsme stáli až jako poslední směrem do řeky a přes ostatní vozy se ke schodu stejně nemohli dostat. Byl proto přivolán další remorkér, který celé to monstrum stáhl znovu do řeky a přišoupl ke břehu trochu inteligentněji.

První styk s bulharskými celníky proběhl uspokojivě – největší objem papírů a pasy jsme vyřídili za dvě hodiny. Byla právě půlnoc a dozvěděli jsme se, že dnes už stejně neodjedeme. Celníci mi sebrali Mílův pas a postupně jsem začal tušit nehorší. Humanitární pomoc zde vezl každý. Už na předchozích hranicích jsme našli auta, která se tvářila, že stejně jako my jedou spasit válkou zničené Kosovo, ale zde to začalo být spíše problémem.

Do půl druhé Míla rozebíral posilovač spojky, protože už zase blbě rozpínala. Po tomto zásahu šlo řadit krásně – vadu to mělo jen v tom, že po zařazení motor nezabíral, protože spojka naopak setrvala v rozepnutém stavu. Míla to zase nějak rozebral a opět smontoval. Problém diagnostikoval jako poruchu posilovače, nikoli nějakých válečků. Bulhaři nás zavřeli do ohrady, kterou zamkli. Šli jsme spát.

Vzbudili jsme se v osm ráno. Bylo 18. září a naše situace vypadala bledě. Dozvěděl jsem se, že Bulharsko se o nás postará tím způsobem, že nám věnuje pro přejezd svého území policejní ochranu. Dlouhé hodiny jsem běhal po celníci, abych to nějak rozřešil, ale nikdo se se mnou nechtěl bavit. Míla rezignoval a pouštěl si dokola své dvě kazety v kabině auta, stále zamčeného v železné ohradě. Občas jsem si také dával pauzu, spojil jsem se s lidmi v Kosovu a trochu jsme pořešili, že tímhle tempem to tam nestihnem ani do týdne. Potřeboval jsem se vrátit mikrobusem, který do Gjilane zavážel nové pracovníky na střídání a ty, co tam už měsíc dělali, vezl zase domů. Pokud bych ho promeškal, neměl bych se jak dostat do Čech a zůstat měsíc v Kosovu jsem nehodlal, protože jsem ještě nějak chodil do školy a tvářil jsem se zodpovědně.

Vydobyl jsem zpět Mílův pas; našel jsem ho v jedné kanceláři, kde jen tak ležel a příslušný úředník mi ho beze všeho podal. Míla uvedl vůz do provozuschopného stavu. Já se dozvěděl, že se napřed musí utvořit konvoj, kterému pak bude přidělen doprovod a vyrazíme. Když došlo někdy odpoledne na formování tohoto útvaru, zjistilo se, že ještě navíc potřebuji vyřídít klasickou spedici, protože jsem neměl nějaký papír k mouce, který jsem mít měl. Zádrhel spočíval v tom, že na tomto přechodu vůbec žádná spedice nefungovala a pro dámu museli někam zajet. Konvoj jsme tak promeškali a začínal jsem být zoufalý. Cesta už nás stála mnoho set marek a dáma ze spedice chtěla za své služby dalších sto padesát. Znovu jsem volal velení do Kosova a dostal nevyřčené oficiální povolení rozdávat úplatky tam, kde to uznám za vhodné. Nabídl jsem jí tedy padesát bez stvrzenky, což odmítla. Neměl jsem na vybranou a vyplázl nehoráznou sumu, aby mi vystavila požadovaný papír, že za nás jako v Bulharsku ručí.

Byl jsem navýsost nasraný, protože mě tu drželi zamčeného proto, že mi chtěli dopřát policejní ochranu, a spedice se dělá proto, že co kdyby se s nákladem něco stalo. Pohádal jsem se o této nelogičnosti s jakýmsi

velícím důstojníkem, na kterého jsem zaútočil s tím, že to asi ta jejich policie odvádí dost mizernou práci, když se bojí, že bych i pod jejím dohledem náklad někde zašmelil. Podotýkám, že mouka, kterou jsem vezli, měla hodnotu tisíc dolarů, ale ve standardních kamionech se převážejí náklady řádově vyšší hodnoty – mouku jsme stěhovali proto, abychom nejeli prázdní; hlavním cílem bylo dopravit do oblasti auto, se kterým tam měl Míla pracovat.

Nakonec jsem vše vyhladil, zaplatil další marky za dezinfekce a podobné hovadiny a mohli jsme formovat konvoj. Před šestou večer jsme skutečně vyrazili. Na rumunsko – bulharské hranici jsme tak strávili neuvěřitelných dvacet šest a půl hodiny.

Jel Míla, protože já byl zdrcen. Jednak jsem byl standardně utahaný z nedostatku spánku, jednak vyřvaný z celodenního jebání se s celníky a jednak dosti na dně psychicky – trochu jsem pochyboval o tom, že jsem si naložil přiměřený úkol. Jasně, co je na tom těžkého, vezmete auto a projedete šestery hranice. Jenže není to tak jednoduché. Trápil mě i podle mého soudu nepřiměřený výdej peněz, které mi procházely rukama.

Konvoj sestával kromě našeho auta ještě z jednoho Chorvata a dvou Maďarů. Ti všichni měli klasické návěsy a pohybovali se o mnoho líněji než my. Policajti udělali zásadní chybu, že nás zařadili na první místo hned za sebe. Míla byl celkem vytočený z čekání na hranici a tak se bavil najížděním na policejního žigula, kterémužto počínání tento vzdoroval stálým zrychlováním. Pro liazku to nebyl problém a tak jsme se brzy řítili po rozmlácených bulharských silnicích stovkou a zbylé kamiony nechali daleko za sebou. Policajti to zjistili až při střídání – po pár desítkách kilometrů, když jsme vjeli do jiného rajonu, se zastavilo, pod ochranou jsme se mohli vyčůrat a jeden policejní žigul předal naše pasy a velení konvoje jinému policejnímu žigulu. Ujet jsme jim skutečně nemohli – kromě pasů měli i další naše potřebné papíry a navíc – zas tak nenápadní jsme opravdu nebyli, s terénním kamionem spíš naopak.

Po deváté večer jsme nějakou scestnou cestou dojeli po kousku dálnice na okruh Sofie, kde se mělo spát. Tři hodiny jsme se hádali s policií o tom, že když už je to tu tak nebezpečné, že nás musí hlídat, bylo by rozumnější pokračovat. Ale Maďaři chtěli spát. V každém vozu seděl jen jeden řidič, takže na to sice možná měli nárok, ale my chtěli pokračovat. Cesta se prodlužovala neúnosným způsobem a dnešní postup 177 kilometrů byl k smíchu. Ale nepomohlo to, prostě jsme museli zůstat na parkovišti motelu Viking. Zkusil jsem to ještě jednou, to když se naše policejní hlídka již naprosto zlila v místním baru. Zašel jsem za nimi a zkoušel z nich dostat své papíry. Ale prý je předali už někomu dalšímu, kdo nás povede zítra.

Když jsem vylézal na korbu, vlítl na mě další strážce zákona. Nedokázal pochopit, že jsme se až sem dostali s nezaplombovanou plachtou – myslel si, že právě provádím to šmelení s nákladem, když se potajmu krađu k mouce. Seřval jsem ho a alkohol v jeho krvi zřejmě odvedl poctivý kus práce, takže mě brzy nechal. Aspoň jsme si trochu schrupli.

19. září jsme byli probuzeni v půl sedmé a vyrazili jsme na další šílenou jízdu okolo Sofie. Doprovázely nás dokonce dva vozy. Jeden vždy zastavil na křižovatce, kterou pro nás celou zablokoval, a druhý nás přes ní přetáhl. Míla se náramně bavil, dělal bordel a jeho nálada se přenesla i na mě. Pokud jsme se pohybovali a měli jsme alespoň zdání postupu, bylo nám lépe. Policajti se chovali nadměrně vážně a souprava našich čtyř vozů tak způsobila v Sofii a přilehlých okresech naprostý dopravní kolaps. Ale ať si to vyžerou, já se jich o žádnou ochranu neprosil.

Směřovali jsme k hranicím Makedonie, před kterými jsme zdolali sedlo ve výšce přes 1000 metrů. Krajina tu byla hnusná a vyprahlá, občas jsem něco fotil, ale nelíbilo se mi tu. Odtehdy jsem měl zafixovanou představu, že celé Bulharsko vypadá takto. Jen trsy bodláci, půda ležící ladem, bláto a odpadky, případně nějaké polorozbořené kučy budící dojem vesnice.

V deset ráno jsme stanuli na hraničním přechodu Gjueševo ve výšce 1200 metrů nad mořem. Ve čtyři odpoledne jsem již prosoukal nás, auto i náklad ven z Bulharska. V prostoru nikoho jsme se shledali s Emilem, což je mikrobus mercedes, kterým disponuje Charita a kterým jsem se měl vrátit. Kromě lidí, kteří směřovali zpět do Čech, s ním z Kosova přijel i můj bratr Tomáš, který mě měl vystřídat v liazce u Míly a zkusit se s ním dostat zpět do Kosova.

Tomas byl řádně vytočený, už když jsme se potkali. Věděl o našich trablech z telefonátů. Zasněvil jsem ho do tajů úřadování a předal mu balík několika desítek papírů, které se k vozu a nákladu vztahovaly. I po Makedonii se mělo pokračovat v konvoji a vypadalo to ještě hůř, než na minulých hranicích. Vozů s humanitární pomocí zde stály stovky a všechny se nějak řadily a posouvaly. Postupně jsme se pohádali se všemi zúčastněnými celníky a strážci parkoviště, kteří po nás chtěli zaplatit opět několik desítek marek za použití prostoru, kam jsme museli zajet, protože nás tam zahnali celníci. I když už to vypadalo, že se prosoukáme ven odbavení, nepustili nás kvůli zaplacení toho parkovního, pak zase buzerovali se spedičí a tak stále dokola.

Zkoušeli jsme na celníky další špinavý trik. Protože vojenské kamiony označené KFOR mohou vjíždět do Makedonie rovnou a nemusí mít policejní doprovod, zkoušeli jsme z naší humanitární pomoci udělat také vojenskou zásilku. Tomáš za tím účelem dokonce přivezl z Gjilane na počítači vytištěné patřičné cedulky, kryto to bylo nějakou telefonickou dohodou s velitelem naší jednotky v Kosovu. Ale Makedonci se oblnout nenechali. O půl šesté v podvečer, po šesti dnech cestování, jsem předal velení vozu Tomášovi, nalodil se do mikrobusu a během následující noci a dne se stejnou cestou dopravil domů. V řízení mikrobusu jsme se střídali a

jako osobní vůz jsme neměli na hranicích problém. Jeli jsme nonstop a cestu jsme tak zvládli za 30 hodin včetně hranic, což je standardní výkon. Pro srovnání – s Mílou jsme měli čistou dobu jízdy 38 hodin, což není až takový rozdíl (doba strávená na hranicích v mikrobuse je v těch 30 hodinách zanedbatelná), ale vnější faktory prodloužili celkové trvání na 150 hodin, což na 1705 km není špatné. Průměr tak činí 11 km/hod, což je hodně pomalý běh netrénovaného člověka.

Tomášovi s Mílou se podařilo z Makedonské celnice vyjet až následujícího dne ve dvě po poledni a doba, kterou liazka strávila zdoláváním tohoto přechodu, tak ještě o dvě hodiny překonala dobu strávenou u Dunaje. Poté, co jsem auto opustil, cestovali kluci do Gjilane ještě dva dni. Tolik k cestě do Kosova, kam jsem vůbec nedojel.

... konec vsuvky o putování po Bulharsku