

JAK JSME JELI

5000 KM

NA KAFE



LADISLAV ALADAR CÁSEK

Ladislav Aladar Cásek

JAK JSME JELI 5000 KM NA KAFE



PŘÍPRAVA

V září 2017 jsme s Petrem Procházkou začali plánovat „expedici“ na motorkách, která se měla uskutečnit následujícího roku. Plány se měnily takřka každý měsíc, než dostaly reálný cíl. Jak se říká: Každá změna je ta předposlední. Nejdříve byla konečnou destinací Albánie a Makedonie, později Turecko a asi měsíc před samotným odjezdem jsme se vrátili k původnímu záměru – Albánii.

Mimo ježdění prstem po mapě a vyhledávání informací na internetu bylo nutné pořídit vybavení. Například stan, který se mi rozpadl stářím při poslední cestě na Ukrajinu, mi rodina nadělila pod stromeček. Jaká krásná náhoda. Avšak ne všechno bylo tak skvělé a úžasné. Začalo to výměnou motorky. Svoji starou krásnou Yamahu TDM 850 jsem nahradil zcela novým strojem, a to Yamahou MT09 Tracer. S touto změnou se muselo zákonitě obnovit i vybavení motorky.

Ke konci roku 2017 jsem oslovil dva výrobce nosičů bočních kufrů, abych měl jistotu, že alespoň jeden z nich mi je dokáže vyrobit včas. Pravidelnou komunikací přes e-mail mě oba shodně utvrzovali o bezproblémové výrobě a já byl spokojen. Ovšem jen do té doby, než došlo na samotnou objednávku. Chtěl jsem, aby mi nosič vyrobili do velikonočních svátků. Jeden se začal vymlouvat, že je na všechno

sám a že toho má moc a ačkoli si je dobře vědom, co mi slíbil, momentálně není schopen naši úmluvu dodržet. Druhý mi pouze stroze odpověděl, že nemá čas a nosič mi prý udělá až v červnu. Šok!!! V červnu máme plánovaný odjezd a bez nosiče mi zase nebudou schopni včas udělat kufrы. Nezbyvalo než hledat na internetu jinou variantu.

Další šok nastal při objednávce hliníkových kufrů. Našel jsem kluka, který v tom právě začal podnikat a vyráběl kufrы za dobrou cenu. Zalíbil se mi jejich tvar a hlavně černá matná barva, která by mi dobře ladila k motorce. Osobně jsem jej navštívil a plácli jsme si. Kufrы měly být dodány do konce dubna. Jenže nebyly. Začínajícího podnikatele zradil dodavatel hliníkových plechů. Původní plán vyzkoušet kufrы v rámci svých vyjížděk se zcela zhroutil. Nakonec mi týden před expedicí dodal jiné kufrы, abych prý mohl v klidu odjet. Slíbil mi, že ihned po příjezdu z expedice mi je vymění za ty, které jsem chtěl. Dnes už vím, že k výměně nikdy nedojde, protože kluk úspěšně zkrachoval.

Poslední a ten největší šok přišel na poslední chvíli. Při kopírování dokladů v rámci přípravy na cestu jsem zjistil, že mi platnost cestovního pasu končí 24. 6. 2018, a my měli odjet 22. 6. Udělalo se mi nevolno. Do odjezdu zbývalo 10 dní a já neměl to nejdůležitější. Kdybych to někde četl, asi bych si zaťukal na čelo. Jak se tohle někomu může stát? Byl jsem si tak jistý, že mi platnost pasu vyprší až další rok. Dodnes nevím, na co jsem se vlastně díval. Tato nepozornost mě stála 4 000 Kč jako poplatek za zhotovení dokladu ve zkrácené

lhůtě. Za blbost se platí, ale útěchou mi může být, že pas byl za dva dny připraven k vyzvednutí.

Zbývalo už jen čekat na den „D“ a doufat, že mám vše, co potřebuji.

DEN PRVNÍ – CÍL CESTY MAĎARSKO, BALATON (483 KM)

Probudím se, jako bych šel normálně do práce, přitom mám dostatek času. Možná je to cestovní horečka. Zapnu notebook a netrpělivě čekám na messengeru, jestli se Petr ozve. Ten, jak vidí, že jsem aktivní, upřesňuje: „Odjezd z Brna v deset hodin!“ Trochu váhám, zdá se mi to pozdě, ale nic s tím nenadělám. Sám nikam nepojedu.

Petr na této cestě zastává funkci průvodce. Je to takový „vedoucí zájezdu“. Veškeré země, které máme v plánu projet, už v minulosti navštívil, a tak mi může ukázat místa, která bych sám horko těžko hledal. I když jsem se snažil nějaká místa vyhledat pomocí internetu, moc se mi to nedařilo. Navíc Petr nechce jezdit na příliš exponovaná místa, takže došlo na škrty, a to málo, co jsem vyhledal, bylo vlastně úplně k ničemu.

Vyrazím směr Brno tak, abych byl na místě do deseti hodin. Během cesty se čas odjezdu změní ještě několikrát. Petr prostě nestíhá. Musí ještě zařídit nějaké pracovní záležitosti. Přijedu k benzince, odkud máme společně vyrazit do světa, uvelebím se na židli

venkovního posezení a usrkávám horkou kávu. Volnou chvíli si krátím surfování po internetu.

Po jedenácté hodině se konečně Petr objeví a můžeme vyrazit. Najedeme na D2, směr Bratislava. Sice nemám dálnice moc v lásce, ale pokud se chce člověk dostat co nejrychleji ke vzdálenému cíli, musí to prostě překousnout. Trmáčet se po nějakých okreskách by trvalo nekonečně dlouho.

V Bratislavě sjedeme z dálnice a pokračujeme na Čunovo. Čunovo je nejjihnější částí hlavního města Slovenska, kde na základě jedné z variant nedostavěného vodního díla Gabčíkovo vyrostlo vodní dílo Čunovo, které zajišťuje odtok vody do původního koryta Dunaje na Maďarskou stranu. Součástí hráze je Swan aréna – Hotel Divoká voda. V roce 2011 se zde konalo mistrovství světa ve vodním slalomu a rok poté finále Světového poháru. Na konci hráze se nachází muzeum moderního umění Danubiana. Muzeum bylo založeno holandským sběratelem umění Gerardem Meulensteenem a slovenským galeristou Vencentem Polakovičem. Uskutečnily se tu desítky výstav osobností světové výtvarné scény. Mezi návštěvníky muzea nechyběly ani královské návštěvy, například španělský král Carlos I. s manželkou, nizozemská královna Beatrix, norská královna Sonja, monacký kníže Albert II. či ománská princezna Mona.

Pokračujeme po okraji vodního díla Gabčíkovo, ale výhledu na hladinu brání vyvýšený břeh. Silnice je téměř prázdná, jen sem tam se objeví auto. Už několikrát nás předjel motorkář, který se buď nudí,

nebo vyhledává společnost jiných motorkářů. Opouští nás až těsně před hrází, kde na parkovišti odstavíme motorky.

Na hrázi přehrady sledujeme, jak do jedné z komor zajíždějí lodě. Jsou tam dvě a na další, která je v dohledu, čekají. I když tam budou tři lodě, mají stále dostatek místa. Klidně by se tam vlezly ještě další tři takové. Plavební komora je dlouhá 275 m a široká 34 m. Napouští ji osm kanálů o rozměrech 4 x 4 m. Bohužel nemáme čas sledovat vypouštění komory, vracíme se k motorkám.

Těsně před parkovištěm mě osloví muž: „Veľa šťastia v Albánii!“ Slušně poděkuji a vůbec nechápu, odkud ten chlap ví, kam jedeme. Pravda, na svém facebookovém profilu jsem zveřejnil začátek Expedice 2018, ale že bych měl takovou sledovanost, nevěřím. Záhada se vyřeší vzápětí. Petr byl na parkovišti u motorky dřív než já. Chlápek se s ním dal do řeči a Petr prozradil, kam máme namířeno. V době, kdy mě oslovil, už vlastně všechno věděl.

Opustíme hráz Gabčíkova a odbočíme na silnici č. 506. Asi po 20 km jízdy zastavíme na křižovatce Klúčovec, Velký Meder, Číčov. Zde Petr zapálí svíčku u křížku, kde za tragických okolností vyhasnul život jeho strýce. Pak se vrátíme do Medveďova a už jsme v Maďarsku. Nyní co nejkratší cestou přes Győr na Balaton.

Během cesty několik egoistických řidičů prověřuje naše reflexy. Jeden z nich předjíždí takovým způsobem, že Petr i já zareagujeme stejně – poklepáním na přílbu. Plná čára, odbočovací pruh a auto v protisměru jej vůbec neodradily od nebezpečného manévru. Však co, kdyby něco, vytlačí nás ze silnice.

U Győru projedeme kolem automobilky Audi. Dočetl jsem se, že se tu vyrábí motory pro vozy Lamborghini a Porsche. V Maďarsku se také vyrábí Opel v Szentgotthárdu a Mercedes Benz v Kecskemétu.

Za Székesfehérvárem najedeme na dálnici M1. V Maďarsku se využívá tzv. e-vigneta, která se dá koupit u kterékoli benzinové pumpy nebo na internetu. Desetidenní známka pro motocykly vyjde v přepočtu na cca 130 Kč. Je k tomu zapotřebí registrační značka, která se vloží do systému, a podle ní se pak lehce zjistí, zda je známka řádně zaplacená. Jízdou po dálnici ušetříme čas a zrychlíme jízdu. A opravdu, posledních 50 km Petr zrychluje rapidně. Za jiných okolností nejede víc než 120 km/h, nyní se však dostáváme až nad hranici 150 km/h.

„Kámo, ty cedule u silnice jsou kilometrovníky, ty neudávají povolenou rychlost!“ dobírám si Petra, sotva sesednu z motorky.

„Tak to sedí,“ odpoví s úsměvem, „sjeli jsme na 146 kilometru.“

V recepci kempu chci na kameru natočit, jak Petr objednává nocleh, a tak se zeptám mladého recepčního, jestli můžu.

„Yes, everywhere,“ je mi odpovědí. Zapnu kameru a natáčím. Když zajedu objektivem na recepci, mladík prchá. Ne a ne jej dostat do záběru, takže natočím prázdný pult, u kterého stojí Petr. Dokud nevypnu kameru, mladík se do recepcie nechce vrátit. Po vyplnění dotazníků se dohadujeme o ceně, protože v ceníku kempu s motorkami vůbec nepočítají. Mladík to nakonec vyřeší. Zaplatíme za jedno auto a jízdní kolo. Výsledný průměr se stává cenou pro naše motorčky.

Nyní si musíme najít vhodné místo. Půda je měkká, podmáčená, muselo tu pořádně sprchnout. Petr mě přivede na místo, kde nedávno tábořil se svými přáteli. Jeden z nich, Zrzek, jehož přezdívka je odvozena podle barvy jeho dlouhých vlasů, nazval toto místo „Kemp na nádraží“, během několika sekund poznám proč. Za plotem kempu se po celé jeho délce táhnou koleje a pravidelně každou hodinu tudy projede vlak. Železnice, vedoucí po celém pobřeží Balatonu, tak turistům umožňuje dopravit se na kterékoli místo kolem jezera. Dokonce tu mají i svůj program a slevy na denní jízdy.

Nastává malý problém. Nemůžeme najít žádné místo, kde by se stojany motorek nebořily do země. Po chvíli sice najdeme nepodmáčený kousek země, ale pro jistotu ještě vložím pod stojan placku. Petr placku nemá, proto hledá vhodnou náhražku a od nedalekého ohniště přinese placatý kousek dřeva. Postavíme stany, zabezpečíme motorčky a zamíříme na pláž.

Počasí bohužel nedovoluje koupání, je větrno a voda také nic moc. Nabádám Petra, aby zkusil teplotu vody, že ho přitom natočím na video. Petr šlápne na kameny v těsné blízkosti vodní hladiny a má co dělat, aby se udržel na nohách. Kameny šíleně kloužou. Balancuje a já čekám, kdy do Balatonu spadne celý. Z nebezpečné situace vyjde pouze s mokřými ponožkami. Smějeme se na celé kolo a rušíme tím rybáře, kteří z naší návštěvy nejsou příliš nadšeni. Raději jdeme vyhledat kiosek, kde bychom se mohli najíst.



Kemp na nádraží

Asi 500 m od brány kempu objevíme rychlé občerstvení. Budova má dvě výdejní okénka. V jednom se vydává jídlo a v druhém pití. Petr přidá do kroku, aby byl co nejdřív u okénka s jídlem, kde obsluhuje mladá sympatická servírka. Hledají společnou řeč, protože servírka nerozumí anglicky, přesto se jakýmsi anglicko-německým esperantem domluví. Zatímco já zaujmu místo v přístřešku před bufetem, Petr se přesune k okénku s pitím. Když se v něm objeví stejná sympatická tvář servírky, oba se hlasitě rozesmějí.

Během čekání na jídlo personál zavírá okénka bufetu i s okenicemi. Kolem stolů pobíhá ztřeštěná holka, kterou se snaží chytit kluk, oba na sebe něco pokřikují maďarskou hatmatilkou a hlasitě se smějí. Zní to legračně. Oba se uklidní po zaznění zvonku, který signalizuje, že jídlo je připravené a kvapem nám jej naservírují. Pak všichni zmizí za dveřmi kiosku a slyšíme pouze cvaknutí zámku. Nám je to jedno, plně se věnujeme prvnímu teplému jídlu za celý den.

Tma i únava přicházejí velmi rychle. Na nedalekém kopci svítí rozhledna Várhegy. Svým tvarem připomíná cylindr petrolejové lampy. Oslňující bílé světlo musí být vidět hodně daleko. Projede rychlík. Pískání železných kol třením o koleje je ohlušující. Předpokládám šílenou noc. Zatímco píšu tyto řádky, projedou ještě další dva vlaky. Zhasnu světlo a snažím se usnout. Slyším, jak zesiluje vítr, snad nepřitáhne mraky a my zítra nepojedeme v dešti.

Probudí mě projíždějící rychlík. Začíná být chladno. Raději na sebe natáhnu bundu a zaujmu polohu nenarozeného plodu. Listí na stromech šelestí a vytváří dojem deště, na stan však nedopadla ani kapka. Modlím se, aby už noc skončila.

V noci se ještě několikrát probudím hrůzou. Každý projíždějící vlak jako by chtěl vjet přímo do mého stanu. Někdy kolem čtvrté hodiny projíždí nákladní vlak a ten mě vyděsí nejvíc. Celý stan se třese a já poskakuji na nafukovačce, jako bych ležel přímo na pražcích. Ještě dlouho poté slyším ten strašidelný dunivý zvuk, než se úplně vzdálí. „Ať už jsme odtud pryč!“ nahlas vyslovím přání do spacáku.

DEN DRUHÝ – CÍL CESTY CHORVATSKO, ŽELJAVA (367 KM)

V půl šesté projede další vlak. Slyším, jak se ve vedlejším stanu Petr převaluje.

„Hele kámo, počkej, až vylezu, tě normálně zabiju!“ zavolám výhruzně.

Petr rozepne stan a prchá k budově se záchody. Asi dostal strach, který musí z trávicího traktu ven. Když se vrátí, hezky ironicky mu za dnešní noc poděkuje.

Snídat chceme u vody, možná nakonec do Balatonu vlezeme, jak si od včerejška slibujeme. Vezmu ešus, plynový vaříč, vodu, polévku v sáčku a zamíříme k jezeru. Na břehu maďarského „moře“ fouká studený vítr, z koupání nic nebude.

Vaříč schovám do závětrí živého plotu. Nejprve uvařím kávu a pak doplním vodu na polévku. Abychom se dobře najedli, doplním hovězí polévku čínskými nudlemi. Mezitím, co se voda vaří, zapisuji do deníku poznámky. Kdybych si nepsal poznámky, nevěřím, že bych si za pár dní vůbec něco pamatoval.



Snídaně u Balatonu

Sedm hodin ráno. Sedíme na betonovém plácku, usrkáváme horkou polévku z jednoho ešusu, slunce svítí do zad a vlny Balatonu se třítí o kameny. Nenapadá mě jiné přirovnání než pozměněný text jedné písničky: Když muž s mužem snídá. Rozesměje nás to.

Kemp opustíme v devět. V Lidlu nakoupíme pečivo, tekutiny, ale také nektarinky a papriky. Pak zamíříme co nejkratší cestou k dálnici M7, která nás zavede ke státním hranicím s Chorvatskem. Na hranicích je sice kolona, ale celníci se snaží, aby byl průjezd co nejrychlejší. Jakmile uvidí, že se kolony zvětšují, otevrou další průjezd

v protisměru a pak už jen navigují vozidla do patřičných pruhů. Zhruba po deseti minutách se ocitneme v Chorvatsku, kde uděláme krátkou přestávku na malou svačinku.

Najedeme na chorvatskou dálnici a první, co nás přivítá, je silný úder větru zprava. Náraz je tak silný, až se leknu. Je to horší, než když kolem projíždí nákladák. Motorka se zakymácí a mám co dělat, abych nezpanikařil. Štěstí stojí při mně, ustojím to.

Asi 70 km před Zagrebem zastavíme u benzinky sítě Ina. Petr postaví motorku na hlavní stojan a vezme pistoli. Nic neteče. Ani počítadlo se nevynulovalo. Vráti pistoli do stojanu a opět to zkusí, žádná změna. Čeká několik minut a zkouší to znovu a znovu, avšak stále beze změny. Zatímco já v klidu natankuji u jiného stojanu, Petr řeší s obsluhou závadu. Podle všeho někdo nezaplatil poslední tankování.

U Záhřebu se kvůli mýtným bránám tvoří kolony. Provoz se stává plynulým až po otevření všech průjezdů, máme tedy štěstí a dlouho nečekáme. Jinak je tomu na obchvatu směrem na Karlovac – Split. Zde se před mýtnou bránou sbíhají tři hlavní tahy se dvěma jízdními pruhy a v každém to stojí. Posouváme se doslova šnečím tempem. Je tu příliš málo místa na to, abychom mohli kolonu předjet. Někteří řidiči se cpou a přejíždí z pruhu do pruhu, čímž vytváří ještě větší zmatek.

Asi po dvaceti minutách se to konečně začne trochu hýbat. U mýtných bran posílili personál. Obsluha u turniketů tiskne lístky, které dává do rukou příjíždějícím řidičům, a tím se znatelně zrychluje

průjezd. Člověk by očekával, že se to za mýtnou bránou roztrhá, ale až do výpadovky na Karlovac jedeme sotva 30 km/h. Využijeme odstavného pruhu a předjíždíme kolonu zprava, jinak bychom tu stáli do večera.

V Karlovarci opustíme dálnici a napojíme se na silnici D1, která se nazývá „Šťastná cesta“. Je necelých 420 km dlouhá a vede od hraničního přechodu se Slovinskem do Splitu. Ještě než vybudovali dálnici A1, byla tato cesta nejvytíženější trasou k Jadranskému moři.

Slunj. Slunj patří díky mlynářské osadě Rastoke na řece Slunjčice mezi vyhledávaná místa turistů. Je to komplex starobylých mlýnů umístěných do peřejí řeky s řadou nádherných vodopádů a jezírek. Je to úžasná podívaná. Ihned se spojím s Petrem interkomem, abychom tu na chvíli zastavili. Bohužel zastavit se dá až za viaduktem, který osadu objíždí, takže nyní vidíme mlýny ze zadní strany. Ta krásnější strana je vidět z protějšího břehu. Přesto i tento pohled stojí za to.

Odstavíme motorky a sejdem níž podél mostu, pod kterým mladý artista předvádí akrobatické kousky na slackline popruhu. Na zábradlí u cesty umístil papírové kasičky na dobrovolné peněžní příspěvky. Po našem příjezdu sleze z popruhu a kasičky vyprázdní. Zároveň si tak udělá malou přestávku na pevné zemi. Jakmile přijede mikrobus s turisty, okamžitě se vrací na popruh. Když je některým z turistů natáčen na kameru, předvádí ještě šilenější kousky. Po produkci ukazuje na kasičky, aby byl za svůj výkon náležitě odměněn.



Rastoke

Popojdeme kousek dál, abychom lépe viděli mlýny. Trochu mě mrzí, že nejsme na druhé straně, ale i tento pohled je pohádkový. Nebylo tomu tak vždy. V době srbské agrese v 90. letech minulého století byly mlýny poničeny a vypáleny, ale jejich krásu našťestí obnovili. Nyní je zde možné chodit po lávkách nad rozbouřenou vodou nebo i nahlédnout do interiéru mlýnů.

Na parkovišti zastaví mikrobus s japonskými turisty. To je něco pro Petra. Jak vidí Japonce se selfie tyčí, začne se čertit a už by se odtud nejraději zdekoval. Sice nevím, proč má takovou averzi vůči turistům,

ale respektuji to a vracíme se k motorkám. Náš cíl je o 40 km dál, a nejsou to Plitvická jezera, je to letiště Željava.

Neudržovanou asfaltovou cestou přijíždíme k železné bráně vojenského objektu. Tedy pokud se dá hovořit o bráně v pravém slova smyslu. Řekněme, že tam kdysi brána bývala, nyní toto místo pouze nese pozůstatky nějaké brány. Před bránou stojí odstavený letoun Douglas Dakota, zarostlý náletovými dřevinami. Je zcela vyrabovaný a na trupu dokonce nese známky střelby z brokovnice. Mimo děr od broků je olepený samolepkami návštěvníků, samozřejmě motorkářů. Někde v úrovni motorů na trupu letounu vidím vlajku České republiky. Je zcela osamocena a bokem od ostatních.

Do trupu letounu se dá vlézt po dřevěném žebříku, který tu někdo přistavil. Petr na tomto místě už jednou byl a prý tu bylo mnohem víc vybavení, než je tu dnes. Například ovládací prvky kormidla, tzv. knipl ve tvaru volantu, po kterém tu zůstaly pouze dvě holé tyče, trčící v kabině na místě sedadel pilotů. Buďto vášniví sběratelé leteckých fragmentů, vandalové, sběrači kovů, nebo jen turisté, kteří si chtěli dovézt zajímavý suvenýr ze svých cest, vyrabovali vše, co se dalo utrhnout nebo odmontovat. Klasika.



Dakota u Željavy

Vjedeme do areálu bývalé letecké základny. Základna byla využívána v letech 1968–1992 jugoslávskou armádou. Nachází se na chorvatsko-bosenském pomezí uvnitř hory Plješevica (1 646 m). Letiště jako takové bylo svým způsobem unikátem a samozřejmě jedním z nejpřísněji utajovaných objektů Jugoslávie pod kódovým označením „Objekt 505“. Podzemí bylo zcela hermeticky uzavíratelné stotunovými vraty a díky tomu by odolalo i jaderné explozi o stejné síle, jakou měla puma shozená na Nagasaki. V případě

uzavření objektu tu mohlo vydržet, zcela odříznuto od venkovního světa, na 1 000 vojáků po dobu 30 dnů.

Zajímavostí může být, že do „ostrého“ provozu se základna dostala díky invazi vojsk Varšavské smlouvy do Československa v srpnu 1968. Tehdejší velení jugoslávské armády to prý velmi vyděsilo a chtělo tak být připraveno na všechny možnosti v případě napadení země.

V hoře se ukryvalo 50 letounů Mig-21, ale prostory dovozovaly ukrýt až dvojnásobek takových letounů. Podzemí tvořila síť chodeb, tunelů, technických místností, ubikace a systém včasného varování před nepřátelským útokem. Na vrcholu hory a okolo letiště byly rozmístěny radarové stanice a raketová odpalovací zařízení.

