

# Expedice do Řecka 2019

## aneb jižní Evropou bez malého techničáku, fotoaparátu a vařiče

(přes Slovensko, Maďarsko, severní Chorvatsko, Bosnu i Hercegovinu, Černou Horu, Albanii, zpět pak přes Albanii, Černou Horu, jižní a západní Chorvatsko, Slovinsko a Rakousko.)

### 1. ÚVOD

Letošní dovolená, již druhá v pořadí s novým obytným vozem Peugeot Boxer 3000 L2H1 měla být původně 20 denní, ale vzhledem k okolnostem při cestě jsem jí ne snad musel, ale raději zkrátil o 4 dny. I když původní plán bylo vyrazit do Skotska, nakonec jsme se synem se dohodli jinak a dost na poslední chvíli, někdy koncem května 2019 jsem rozhodl ke změně původního plánu. A dohodli jsme se, že pojedeme do jižní Evropy s cílem v Řecku na Peloponésu. Cestu jsme zvolili tak, aby vedla pokud možno co nejpřímějším směrem a současně eliminovali průjezd Srbskem, Kosovem anebo Severní Makedonií. Současně jsem trasu volil tak, aby nutné průjezdy různými státy, ve kterých jsme neměli zájem déle pobývat, byly co možná kilometricky nejkratší. Cestou zpět ale vznikla drobná komplikace, takže se to úplně nepodařilo, viz další text níže.

Plán odjezdu 8. 7. 2019 jsme sice dodrželi, ale vzhledem k okolnostem jsme vyjžděli až kolem 20. hodiny večerní a můj záměr byl dojet alespoň do Maďarska v noci. Ukázalo se však, že shon před odjezdem, neboť na přípravu jako správná „táta samoživitelka“ jsem jen sám, mi umožnil dojet kousek za Havlíčkův Brod (D1 se v současnosti vyhýbám více než čert kříží), kde jsem totálně „vytuhl“ a kolem 22:30 hodiny se šlo spát, neboť pokračovat ještě tak 20 minut by znamenalo usnout za volantem. Odjezd tedy příliš efektní ani dynamický nebyl. Krátká doba mezi rozhodnutím jet na Balkán a datem odjezdu se zase projevila na kvalitě a podrobnosti cestovní přípravy, ne ohledně trasy, ale ohledně turistických zajímavostí. Ukázalo se však, že letos tento faktor nehrál velkou roli.

### 2. TRASA CESTY A PRŮJEZDNÍ MÍSTA V JEDNOTLIVÝCH STÁTECH

**Trasa do Řecka:** Cestu jsme pojali tak trochu netradičně, vyhýbali jsme se hlavním směrům, takže poslední vozidlo s českou SRZ jsme viděli cestou tam naposledy v Maďarsku. Cestou zpět pak 3 české motocykly v Albanii až u hranic s Černou Horou ve Shkoderu, pak zase dlouho ne, až v Chorvatsku, ve Slovinsku ani Rakousku opět ne.

Z Prahy jsme vyrazili přes Havlíčkův Brod, Jihlavu, Velké Meziříčí, Brno a Hodonín, kde jsme překročili **hranici Slovenska**. Odtud jsme jeli přes Trnavu, Šalu, Komárno, kde jsme přešli **hranici Maďarska**. Pak jsme přes Szekszard, Mohacz a Udvar pronikli do **severní části Chorvatska**, a odtud jsme přes Osijek, Dakovo a Slavonski Šamac, přešli **hranici osmanské Říše, neboli Bosny i Hercegoviny** u Šamace, (můj syn ten stát ale nazývá „Buzna“). Pokračovali jsme přes Doboj a Olovo do Sarajeva. Odtud, jsme jeli přes Trnovo a Hum, nádherným údolím divoké řeky Drina a po velmi mizerné silnici, která místy měla povahu off road cesty dosáhli **hranice Monte Negro**. Odtud jsme přes Brijeg, Plužine, Nikšić, Danilovgrad, Podgoricu a Tuzi dosáhli a překročili **hranice Albanie**. Albanii jsme projeli rychlým pochodem, ale ne zas až tak rychlým, abychom se na hezkých místech odmítli vykoupat v moři, pořád ještě Jaderském. Jeli jsme přes Shkodër, Lezhë, Durrës (Drač), Fier, Orikum, Vlorë (Vlora), Himarë, Porto Palermo, Sarandë (Saranda) na **hranici s Řeckem** u Konispolu. Odtud jsme přes Igoumenitsa, Parga, Kanallaki, Louros, Arta,

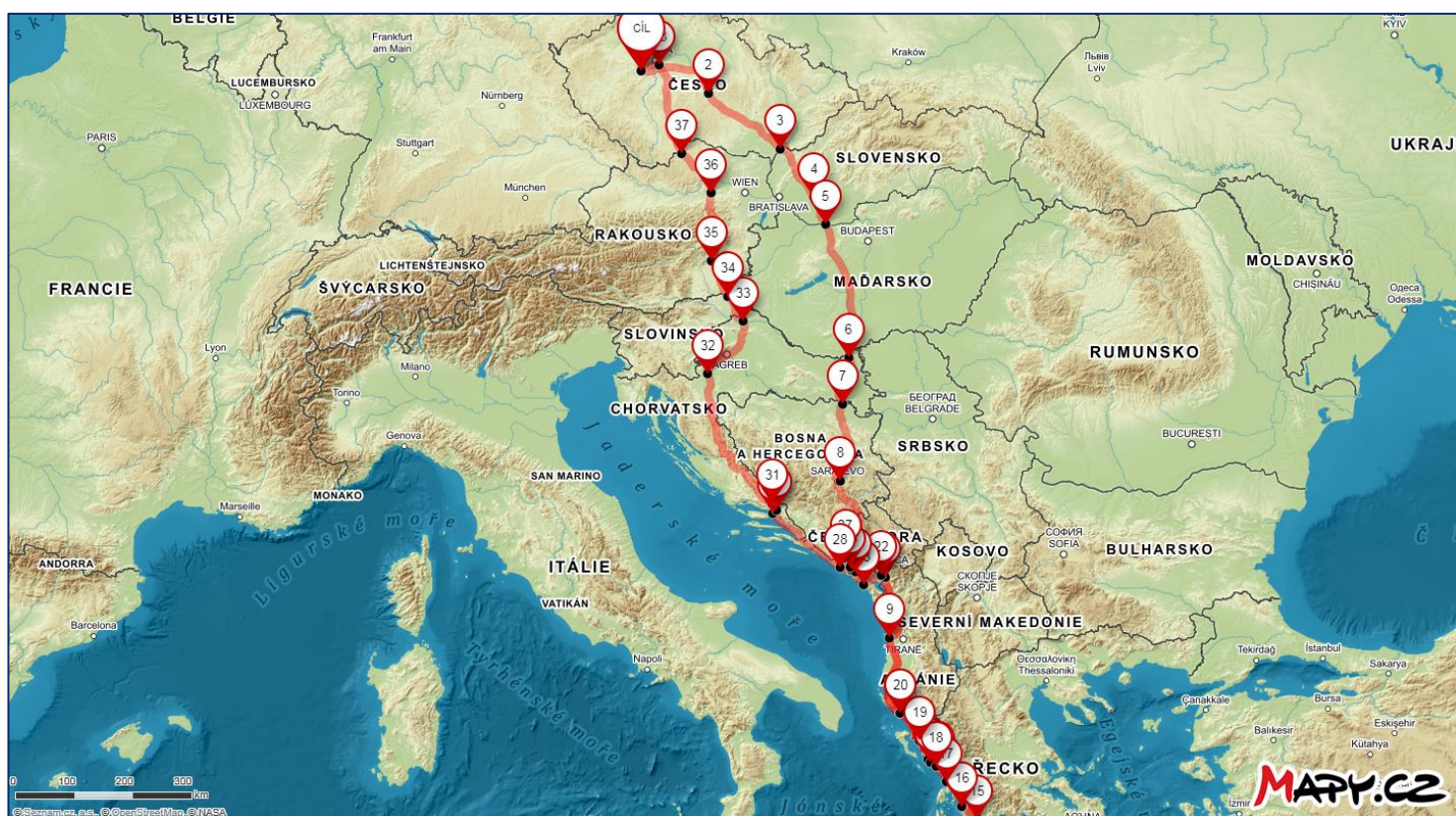
Amfilochii, Katouna, Vasilopoulo, Macheras, Astakos a Etoliko dojeli do Mesolongi a odtud k moři do městské části Mesolongi-Tourlida. Zde naše cesta bohužel skončila, cíle cesty jsme nedosáhli z důvodů popsaných dále v textu, i když břehy Peloponésu jsme měli na dohled prostým okem a do nejsevernějšího města na Peloponesu, (Patras), nám zbývalo asi 40 km jízdy.

**Trasa zpět domů byla složitější:** Cesta zpět z **Řecka** neprobíhala zcela stejně jako cesta tam, i když v některých úsecích ano, zejména v Albánii, částečně i v Řecku, ale dále v ostatních zemích už vedla jiným směrem. Z Mesolongi-Tourlida jsme odjeli přes Etoliko zpět do Astakos, kde se nám líbilo při cestě k moři. Odtud jsme pak jeli po břehu Moře kolem Vonitsa do Perveza, těsně před městem podmořským tunelem. Odtud přes Kanallaki a opět Igoumentsu a Filiates na **hranice s Albánií** (Konispol). Albánii jsme projeli opět rychlým pochodem, znovu jsme se tam ale koupali v moři na stejném místě u nové pláže a jednou u té pláže spali. Jeli jsme zpět stejnou trasou v opačném směru, jako při cestě tam. Důvodem bylo, že v Albánii nefungoval program pro naší GPS navigaci, kromě asi prvních 40 km u hranic s Monte Negro. **Hranici s Monte Negro** jsme překročili na stejném přechodu u města Tuzi jako cestou tam. Krátce za hranicemi ve městě Tuzi jsme ale odbočili doleva na jih, a jeli zpět k Jaderskému moři přes Bijelo Polje, Vranjina, Virpazar k Petrovac, tam odbočili vpravo na Miločer, Budva a Tivat, odtud jsme vjeli do Boka Kotorska, kterou jsme po jejím jižním břehu po uzoučké silničce projeli až do města Kotor. Odtud jsme přes Risan a Donji Morinj (pořád v Boka Kotorska) odbočili vpravo a přes Grhovo a Vilusi **chtěli přejet hranici s Osmanskou říší – Bosnou i Hercegovinou** na hraničním přechodu u obce Kučišta, z „buzenské“ strany pak asi po 1,5 km cesty zemí nikoho na přechodu Klobuk. **Zde došlo ke konfliktu**, protože nás „buzenský“ komisně jednající hraniční policajt **odmítl vpustit na území státu** a museli jsme se vrátit. Hraniční policie v Monte Negro nás bez problémů a s úsměvem vpustila zpět na jejich území, vrátili jsme se do Boka Kotorska stejnou cestou, jakou jsme na hranici přijeli a přes Herzeg Novi jsme **překročili Chorvatské hranice** zcela bez problémů na Hraničním přechodu u Konavle, kde po nás nikdo nechtěl ten zatracený malý techničák. Incident na Bosenských hranicích nám ale prodloužil cestu celkově o asi 200 Km. Dále jsme jeli přes **Neum, kde jsme museli znovu do Bosny**, jenže na tomto přechodu je volný režim a nepředkládají se prakticky ani pasy, takže kdybychom chtěli, mohli jsme v Neum odbočit vpravo proniknout do vnitrozemí té zatracené „Buzny“ a vrátit se na původní trasu, (takže ta scéna kvůli malému techničáku na přechodu Klobuk byla úplně zbytečná a ta „buzenská“ policejní osoba si jen léčila své ego, i když na takové jednání právo čistě formálně měla). Nicméně po asi 10 km jsme z Bosny opět znovu vjeli do Chorvatska a pokračovali přes Dubrovnik, před kterým jsme využili příležitost opět ke koupání, vlastně jsme si díky „buzenskému“ policajtovi prodloužili pobyt u moře o jedno odpoledne. Od Dubrovniku jsme jeli po Jadranské magistrále kousek za Makarskou, kde jsme odbočili vpravo a několikakilometrovým tunelem, který byl před 5 lety placený, ale nyní je zdarma, (*nestačil jsem se divit*), a tedy volně průjezdný, jsme před Zagvozd, u kterého jsme přejeli po mostě přes chorvatskou dálnici, odbočili vlevo, směr Grabovac a Šestanovac, zde pak vpravo do Cista Provo. Tam vlevo směr na Trilj a Sinj. Dále jsme pokračovali na Knin, Plitvická jezera, Slunj, Karlovac, Jastrebarsko, Zagreb a Varaždin. Plitvická jezera jsme nenavštívili, byl jsem tam naposledy v r. 1968 a stačilo mi to na celý život. Odtud Jsme jeli **na hranice se Slovinskem, které jsme překročili v Ormož**. Odtud jsme přes Gorna Radgona **dosáhli rakouských hranic v Bad Radkersburg**. Rakouskem jsme projeli přes Feldbach, Gleisdorf, Weiz, Kapfenberg, Mariazell, Lilienfeld, (v této oblasti jsme projížděli pohořím o výšce některých vrcholů až 1 700m n. m. bohužel většinou v noci), St. Pölten, Melk, Krems

am Donau, Zwettl, Gmünd a **české hranice jsme přejeli v Českých Velenicích**. Pak už jen přes Třeboň okolo Tábora do Prahy a odtud domů k Berounu.

Po celou cestu v zahraničí jsme nepoužili žádnou placenou dálnici s jedinou výjimkou v Bosně, kde posledních cca 60 km před Sarajevem nebylo možné jet jinak než po dálnici. Těch 60 km nás stálo 40 BKM (Bosenských „nekonvertibilních“ marek), což v přepočtu na koruny činilo cca 500 Kč. Nějakých 8,30 Kč na 1 km té dálnice. Řekl bych, že cena byla luxusní a rozhodně v Bosně nemají potřebu mít elementární soulad mezi cenou a hodnotou při používání vlastně jediné dálnice, kterou tam mají. V Řecku jsme pak jeli placeným podmořským tunelem pod průlivem u města Preveza, cena tam byla proti „Bosně“ téměř lidová – 3 EUR (cca 76,- Kč) a co je důležité, dodávka platí stejnou cenu, jako osobní auto.

Obrázek 1- Trasa naší cesty v červenci r. 2019



Tato cesta byla na rozdíl od cest na západ a sever Evropy taková jako „**policejně budkovitá**“. Projížděli jsme celkem 12x hranice s policejními budkami, a ty byly vždy zdvojené pro každý stát, neboli jsme museli podávat celkem 24x pasy a zelenou kartu k vozidlu. Přivezli jsme je ohmatané, asi jako je ohmataný piňďour u Františka ve Františkových Lázních. Jenže poprvé cestou tam až na hranicích mezi „Bosnou“ a Montenegro **po nás chtěli „malý techničák“ a jak se ukázalo právě v tom okamžiku, zapomněl jsem ho doma**, protože na cesty vozím jiná pouzdra na dokumenty než doma a příprava byla hektická, uniklo mi to. Byla to moje velká chyba, ale ukázalo se, že všichni ti policajti byli celkem normální a většinou i slušní lidé (až na to komisiční policejní tělo mezi Montenegro a Bosnou cestou zpět, který nás vrátil do Montenegro se slovy „jedte si přes Evropskou Unii – Chorvatsko“, a tak jsme se dostali do Chorvatska, aniž bychom tam v těchto místech u moře vůbec být chtěli). Většinou sice dávali najevo úřední převahu, ale když jsem jim řekl, že máme za sebou 1,3 – 2 tisíce km (podle toho zrovna kde), řekli, že ten



doklad je jenom kus papíru a zapomenout může každý, a že s tím nemají problém, když s tím nemají problém policajti ve státech před nimi. Poslali obvykle druhého policajta, aby přečetl a nadiktoval naší SPZ, tu dali do svého systému a bylo. Vyžívali se ale v tom, že 24x žmoulali, překládali, různě trhali a podobně ničili doklad o povinném ručení, takže asi v září požádám pojišťovnu o novou zelenou kartu. Dokonce se nám stalo, že policajt v Montenegro, zřejmě „slovanský patriot“ mi řekl – „Slovane jed““. Těsně před tím zavedl hovor na téma fotbal Sparta Praha a tak nějak o tom věděl víc než já, protože, nerad to přiznávám, fotbal je mi ale úplně ukradený. Pravda ale je, že na všech hraničních přechodech, (kromě Řecku, tam ani neotevřeli naše pasy), poměrně důkladně zkoumali, co vezeme a nevezeme, to zase celníci, ale korektně. Dokonce albánský celník zavedl řeč na ventilaci v našem karavanu bez oken, že prý je taky karavanista a chyběla mu tam u našeho vozu okna. Ukázal jsem mu vzduchové průduchy, na kterých mám pro případ potřeby ventilátor od topení s přísáváním venku, ale nějak moc jsem ho nepřesvědčil. Motiv, proč mám takové pojetí karavanu, jsem mu nesdělil, abych ho nenavedl k aktivitám přímo pro nás cestovatele nežádoucím. Ale byl to vlastně „kolega“ takže jsme se rozloučili podáním ruky.

Obrázek 2- První setkání s mořem v Řecku nad městem Parga, ranní překvapení na místě, kde jsme spali v Řecku poprvé



### **3. ORGANIZAČNĚ-FINANČNÍ ASPEKTY CESTY**

Druhou věc, kterou jsem doma zapomněl, byl fotoaparát, a tak jsem musel při cestě vzít zavděk fotkami z mobilu. Fotky v tomto článku proto nepovažuji za technicky dobré.

Pro tuto cestu jsem se rozhodl, že budeme měnit v ČR pouze Euro a měny ostatních států, které Euro nepoužívají kromě Bosny, že si pořizovat nebudeme. To v praxi znamenalo, že v Maďarsku, v Albanii a v Chorvatsku, kterýmižto státy jsme jen projížděli, a kde se nepoužívá Euro, jsme žili z potravinových zásob ve voze a neutratili jsme tam ani haléř. Neboli jediným efektem, který tam z nás měli, bylo to, že jsme jim svým průjezdem zkazili

něco málo vzduchu a trošku pošlapali pláže. Proto pro nás bylo dost nepříjemné projíždět vynuceně přes Chorvatsko dlouhou trasou zpět, jelikož jsme neměli ty jejich lasičky nebo hranostaje nebo čím to tam platí za zboží a služby, ale protože v Montenegro jsme nabrali plnou nádrž, v pohodě jsme dojeli až do Rakouska bez nutnosti brát naftu a kdybych chtěl, dotáhl bych to až k nám na hranice, jelikož Peugeot Boxer má 90 litrovou nádrž. Jenže v Rakousku je nafta trochu levnější než u nás, a proto jsme brali v Rakousku. Podobný efekt, tedy žádný, z nás měli také na Slovensku, tam to ale bylo dáno tím, že po přejezdu hranic v Hodoníně, kde jsme obědvali, jsme na Slovensku vůbec nic nepotřebovali a nám blízkou zemí jsme projeli jako nůž máslem. Jinak jsme normálně v Bosně, Montenegro, Řecku a cestou zpět i ve Slovinsku chodili každý den alespoň na jedno až dvě jídla do restaurace, většinou na večeři a ráno na snídani, hlavně na ranní kávu nebo pro kluka kakao. Běžně jsme si kupovali jídlo z místních zdrojů. Ve výsledku jsme ani všechny zásoby z domova nesnědli.

Musím upozornit na praktiky v Bosně, co se týká těch jejich BKM (Bosenské konvertibilní marky). BKM není konvertibilní měna. Spočítal jsem, že v Sarajevu nebo raději ještě kus za ním budeme muset brát naftu, poprvé od Hodonína, kde jsme u hranice se SR doplňovali, protože v „Buzně“ je levnější nafta než v Montenegro, a že budu potřebovat vyměnit 70 EUR, což by nám mělo stačit na naftu i na dálniční poplatek před Sarajevem. Peníze jsme měnili v Doboji, kterým jsme projížděli v nějaké bankovní směnárně a kurs je tam cca 1:2, neboli za 1 EUR cca 2 BKM, (přesně 1,97 BKM). Jenže i když jsem požádal o výměnu 70 EUR, (měl jsem jen bankovku 100 EUR), a chtěl jsem vrátit tedy 30 EUR a cca 140 BKM, vyměnili mi celých 100 EUR se zdůvodněním, že nemohou, nemají EUR nazpět, takže jsem dostal 197 BKM. Naštvalo mě to, bylo mi jasné, že jde o řízený proces za účelem vylepšování devizového salda té země, ostatně nestalo se mi to tam poprvé, již před 5 lety také, a tak se na této trapné praxi nic nezměnilo. Jen jsem na to za ty roky zapomněl a tak jsem stejnou chybu udělal již podruhé. Asi už stárnu a blbnu. Umožnilo nám to navíc při návštěvě Sarajeva v podvečerních a večerních hodinách si dát oproti původnímu plánu kvalitní a tradiční večeři a nějakou zmrzlinu a pití k tomu v Bachčarišiji, což je historická část centra Sarajeva. Proto, kdo pojedje do Bosny, ať počítá s tím, že by měl mít rozměněna a připravena Eura nebo jinou měnu tak, aby mēnil jen tolik, co potřebuje, jinak ho oberou a místo Euro dostane nášup celosvětově bezcenných (přesněji jen lokálně cenných) BKM asi tak, jako v dětství dostával ve školní jídelně nášup UHO omáčky s kolínky.

V Albánii pak s výměnou místní měny (Albánský Lek) byla situace ještě tristnější. Banku, aby tam jeden pohledal i ve velkých městech, prostě banky nejsou, nebo skoro nejsou. Když jsme ve Městě Dürres (Drač) vyrazili na pláž, abychom se vykoupli poprvé v moři, přihnal se k nám jakýsi postarší Albánec, žmoulal v ruce tlustou roli jakýchsi bankovek. Z dalšího vyplynulo, že to je vexplák, (u nás též byli, z mladších dob pamatuji), a nabízel nám směnu Eur za Leky. Jednak nás dost vyděsil, než jsme pochopili, o co mu jde, jednak jsem neměl sebemenší ponětí o kurzu EURO/LEK a tak jsem o podobnou transakci vůbec nestál. Naštěstí k ní nemohlo vůbec dojít, protože jsme veškeré peníze nechali ve voze, nechtěli jsme riskovat okradení na albánské pláži. Slíbili jsme mu, že se později stavíme, což jsme ovšem neudělali. Aspoň jsem se mohl vžit do pocitů zahraničních turistů u nás neblahé paměti, když je za komoušů na skoro každém rohu v centru Prahy, (a asi i jinde), přepadali právě takoví týpci.

K organizaci cesty také patří spaní v karavanu. Ani jednou jsme nepoužili kemp, po cestě sice nějaké byly, v Řecku v našem směru však minimálně. Na trase jsme spali výhradně nadivoko na různých místech, někdy na parkovišti, jindy ve volném prostoru, na polních cestách, (Albánie cestou tam: GPS:40°13'47.701"N, 19°34'39.653"E), odstavných plochách



privátního typu (severní Chorvatsko u obce Vrpolje GPS: 45°12'5.111"N, 18°24'33.134"E), jindy i u pláže (Albánie cestou zpět za městem Vlorë GPS: 40°10'1.019"N, 19°35'16.616"E) nebo třeba na parkovišti u pláží v Řecku v Mesolongi-Tourlida (GPS: 38°19'33.907"N, 21°25'13.727"E), v přístavu Astakos na volné ploše u přístavu (GPS: 38°32'4.396"N, 21°5'19.904"E); u zavřeného a rekonstruovaného hotelu „Zur Post“ v Rakousku před Mariazell (GPS: 38°32'4.396"N, 21°5'19.904"E), nebo u silničky vysoko nad mořem v Řecku nad městem Parga (GPS: 39°17'53.995"N, 20°26'30.434"E).

Obrázek 3 - Pláž v Parga, kde jsme se koupali



Asi 2 místa, kde jsme přenocovali a kam jsme přijeli urvaní vždy kolem půlnoci, mi v paměti neutkvěla, abych na ně mohl dát odkaz GPS. Ale **zjistili jsme, že nejlepší v zemích, kde je divoké nocování zakázané, se nikde neskrývat a postavit auto třeba na volně přístupném parkovišti uprostřed města nebo na parkovišti u restaurace, kde jsme byli na pozdější večeři. Potvrdilo se mi, že se naprosto a úplně osvědčuje můj záměr mít karavan bez oken, který na první pohled vypadá jako běžná dodávka a nevyvolává potřebu kohokoli kontrolovat, jestli se v ní spí.** Samozřejmě, „pravověrní bydlíkáři“ se záchody, koupelnami, okny, střešními vikýři a otáčecími klubovkami ve voze anebo mikrobuseví přespávači teď nejspíše povyskočí, jako by je bodnul jehlou, ale já to tak cítím a hlavně, ono to tak opravdu funguje. Nikoho prakticky nenapadne, že je to „bydlík“ a uvnitř jsou lidi, jestliže jsme klidní a neupozorňujeme na sebe třeba hlukem anebo piknikováním. Proto jsme se zcela přestali skrývat, vyhledávat „nenápadná místa“ a auto ke spaní jsme postavili třeba na náměstí. Takhle jsme to udělali v Montenegro v Tivatu, kde jsme spali u restaurace na jejím parkovišti (GPS: 42°26'28.556"N, 18°41'27.823"E) anebo v Chorvatsku u Sinj (GPS: 43°44'27.996"N, 16°37'59.841"E).

Odjížděli jsme trochu znepokojení ze sdílených zkušeností cestovatelů-bydlíkářů ohledně chování policie v Řecku při divokém nocování hlavně na fóru Caravan24.cz, ale v menší

míře i Transporterclub.cz. Nám se nic takového nepotvrdilo. Byli jsme v oblastech téměř bez kempů a policie si nás, ale ani dalších karavanů nevšímala. Hlídkové vozy projely několikrát za den i za noc kolem nás, ale bez jakékoli snahy o naše obtěžování. Jen jednou, když jsme spali v Albánii u pláže, se u nás zastavil hlídkový vůz policie, ale až ráno, když jsme se už probudili a já byl už venku a něco na nás policajt vykřikoval z okna. Protože jsem mu nerozuměl, vydal jsem se k němu, abych si to s ním vyříkal, ale než jsem tam došel, policajti práskli do koní a zmizeli. Asi nám chtěl jen říci „dobré ráno“.

#### **4. POSTŘEHY Z ŘÍZENÍ VOZU A DOPRAVNÍ SITUACE PŘI CESTĚ.**

Odjžděli jsme v neděli 7. 8. 2019 ve 20. hodin večer, a tedy mimo hlavní dopravní dovolenkovou špičku. Vybral jsem pro směr tam i zpět trasu, kterou turisté obvykle nepoužívají, a která vedla mimo hlavní turistické proudy vozidel, o to však byla zajímavější, ale i trochu namáhavější po stránce řízení. Proto jsme nikde nenarazili na zácpy a fronty, ani na hranicích ne a projížděli jsme jimi téměř plynule s jedinou výjimkou. Tou byl přechod mezi Montenegro a Chorvatskem kousek za Herzeg Novi při cestě zpět, kam nás poslali z Bosny, byl pátek odpoledne, začala dopravní špička, odjezdy evropských turistů vracejících se domů a dominovali tam Balkánci na přesunu mezi jejich státy. No a bohužel Balkánci se na hranicích vzájemně důkladně buzerují, jako by tam na těch přechodech ještě neskončila jugoslávská občanská válka. Zdrželi jsme se tam asi 1 3/4 hodiny, i když my jsme projeli hraničními kontrolami asi za 3 minuty, když jsme se k nim probojovali. (I bez toho malého techničáku.)

Obrázek 4 – Rybářský přístav Astakos



Jízda Slovenskem, Maďarskem i Bosnou jakož i Chorvatskem, Slovinskem a Rakouskem byla klidná plynulá a bez kolizních situací, takže jsem si řízení užíval a to platilo i v Sarajevu,



kde je provoz proti našim končinám přece jen menší a dalo se zaparkovat za poplatek 4 BKM v centru. Totéž platilo i pro jízdu Montenegro a vlastně i Řeckem.

Poněkud jiná byla situace v Albanii. Je tam poměrně malý provoz a nejezdí se tam mimo obec nějak rychle ani nebezpečně. Ve městech je však situace jiná. Zásadně tam nejsou dodržovány přednosti v jízdě z vedlejší na hlavní, zásadně tam nikdo nedodrжуje přednost protijedoucích vozidel při objíždění překážky, zásadně tam není dáována přednost vozidel na kruhovém objezdu, což je něco, co celkem spolehlivě v celém světě funguje. Ne tak v Albanii, tam přednost má ten, kdo má větší sílu v pravé noze, případně kdo má větší vozidlo a hlavně větší sebevědomí. Zvláštní je přístup řidičů třeba při objíždění překážky, klidně vjedou do protisměru, ucpou provoz, takže ani v jednom směru dál nelze projíždět, ale když taková situace nastane, pak „zaviňovatel“ této situace nikdy necouvne nebo neuhne. Obvykle se chová tak, jako by hájil právě dobyté území nepříteli, a tedy setrvá na své dobyté pozici, a ostatní ať si dělají, co chtějí. Při řízení jednají tamní jezdci velmi impulzivně. Například při úzké silnici v zatáčce ve městě je obchůdek. U obchůdku zastaví v zatáčce auto po pravé straně, klidně na plné čáře a řidič jde nakupovat. Totéž udělá i řidič v protisměru, postaví se přesně proti druhému parkujícímu vozu. Důsledkem je, že mezi těmi dvěma vozy se nedá projet. Za nimi jedoucí řidiči z obou směrů se postaví proti sobě na té plné čáře uprostřed, jenže nemají místo na projetí a tak stojí pěkně čelem proti sobě u těch parkujících vozů. Ovšem když se řidiči těch parkujících vozů vrátí, obvykle zjistí, že nemohou odjet, protože jim v tom brání ty vozy uprostřed, které jim na úzké silnici překáží, ledaže by jeli po chodníku. A nikdo neuhne, necouvne, nesjede do strany. (Kdyby takto jezdili v Itálii, a tam je to prvotřídní divočina, tak by to tam zůstalo všechno úplně stát vzhledem k tomu, že provoz je tam asi tak 10x hustší, než v té Albanii.) Na druhou stranu jsme se tam nikdy nesetkali s nebezpečným předjížděním nebo nepřiměřenou rychlostí. Ani jsme nebyli svědky dopravní nehody, jen jednou v Dürres drobná blatníková nehůdka. Také jsme se tam ale nesetkali s dáváním přednosti chodcům na přechodech.

Jízda v Řecku byla opět relativně bezproblémová, řidiči většinou slušní, trochu problém s jejich kyrilicí na dopravním značení, není to pro nás příliš k přečtení. (Z matematiky si pamatujeme tak nanejvýš označování úhlů alfa až delta, a pak ještě písmeno omega z fyziky.) Ale na důležitých značkách a směrnicích používají současně i latinské písmo. Navigace se tam opět probudila k životu, jen ale na chvíli, jak jsme byli stále jižněji, vzrůstala teplota ve voze a nakonec pro přehřátí nám navigace i mobilní telefony zkolabovaly. Jenže nás směřovala velmi často na silnice 3. třídy, které tam opravdu nemají v nejlepšímu stavu, asi jako u nás. Ale když jsme o první noci v Řecku zaparkovali u jedné takové silničky v kopcích a ráno pak zjistili, že jsme na nádherném místě nad mořem u města Parga, omluvili jsme se té navigaci i těm silnicím. V Řecku mají v každé větší vsi malou pumpu s dvojitým stojanem na benzín a naftu s možností plnění nádrží jak pravostranné, tak levostranné. Nikdy jsme ale u takové pumpy nedokázali načerpat, protože majitelé či obsluha si prakticky u každé pumpy zaparkovali svůj vůz mezi stojany a provozní budovou (obvykle budkou), takže ve směru jízdy se tam ke stojanu můj vůz s levostranným plněním nedostal. Ani jednou pumpař nezareagoval na to, aby se svým vozidlem přejel, ale ukazoval, ať se otočíme do protisměru a najedeme k druhé straně stojanu. Ani jednou jsme ho neposlechli a s naším 6 metrovým vozem tam nevytvářeli na silnici při otáčení kolizní situaci a pokračovali dál nenačerpání. Sice všichni takoví přišli o kšeft, ale bylo jim to zjevně jedno. Ještě jeden postřeh, u pump počínaje Montenegro, neboli dále v Albanii a Řecku neseženete nic, čím by se dala umýt okna. Drobnost sice, ale docela na dlouhé cestě chybí. Naopak tam bylo sympatické, že do těchto zemí ještě nepronikly samoobsluhy a tak vám vždy PHM načerpají a nemusíte se umazat o čerpací pistolí.



Příjemné pro mě bylo, že s opuštěním prostoru EU neboli Bosnou počínaje a Albánii konče, zmizely ze silnic ty hnusné, fízlovské radarové pasti měřící na sloupech rychlost v obcích, ale někde i mimo ně, jak je známe od nás. Neboli toto odporné chování států a obcí vůči svým občanům, kteří si jej platí, je dáno fašistickým pojetím řízení Evropské unie a jejích členských zemí a zde aktuálně provozovaným absolutním dohledem nad lidmi. V Řecku se radary zase objevily, ale ne až v takovém počtu, jak je známe od nás a dalších středoevropských zemí. Pokud bych měl ohodnotit stav silniční sítě, pak nejlepší silnice mělo Rakousko, po něm Chorvatsko, Slovinsko, (projížděli jsme je úzký pás asi 60 km dlouhý) a Montenegro, překvapila mě Albánie, kde udělali v této oblasti zjevně velký kus práce, ale trochu tam pokulhává kvalita nových silnic z hlediska rovnosti povrchu, auto tam na některých nových silnicích sice nadskakuje, ne kvůli dírákům, ale kvůli nerovnému podloží vozovek. Řecko má spíše obecně horší kvalitu silnic, ale zase jsme se nesetkali s vyloženě rozbitými, byť okreskami. V Chorvatsku, které jsem projížděl asi po 5 letech je vidět, že roste životní úroveň a kvalita silnic je celkově velmi dobrá, členství v EU mu asi hospodářsky svědčí, možná tam mají méně rozvinutý klientelismus, než v jiných zemích nebo u nás. Asi nejhorší silnice byly v Bosně, ale i tam na hlavních směrech mají silnice v pořádku a také v Maďarsku, kde jsou místně cesty s nekvalitním povrchem. Slovensko je z pohledu stavu silniční sítě zhruba na naší úrovni.

Obrázek 5 – Řecko Mesolongi Tourlida, místo, kde jsme strávili 3 dny, na obzoru v oparu břehy Peloponés



Obrázek 6 – Řecko Mesolongi Tourlida, Přes den jsme tam piknikovali ve stínu našeho velkého vozu, ani jsme nepotřebovali vyndávat křesílka.



## **5. POSTŘEHY Z CESTY**

### **SLOVENSKO**

Slovenskem jsme projížděli od hranice přes řeku Moravu u Hodonína až po Komárno bez zastávky, bez sebemenšího kontaktu s místními a bez sebemenší kolizní situace na silnici. Vlastně zcela nudná cesta bez sebemenšího dobrodružství.

### **MAĎARSKO**

V Maďarsku byla situace obdobná, sice jsme si udělal krátkou zastávku bezprostředně za hranicí v Komárom na parkovišti u supermarketu Tesco, abychom pojedli ze zásob a využili místní hygienické zařízení, ale pak jsme dál projeli Maďarskem bez zastavení až na hranici s Chorvatskem u města Udvár (kousek za Mohacs).

### **BOSNA I HERCEGOVINA**

Do Bosny i Hercegoviny jsme vjeli na hraničním přechodu Duboševica. Poprvé jsme zastavili, ve městě Doboj, asi tak 100 km severozápadně od Sarajeva. Cílem zastávky byl jednak asi hodinový odpočinek, ale hlavně potřeba vyměnit BKM (Bosenské „nekonvertibilní“ konvertibilní Marky). Jde o malé město, ve kterém fungují asi 2 nebo 3 banky lokálního významu. No a pak jsme si zašli do kavárny a poprvé od našeho odjezdu z Hodonína si dali kafe. Totiž chtěli jsme si udělat cestou vlastní kafe již dříve, ale ukázalo se, že nám hned při prvním vaření odešel do věčných lovišť náš cestovní dvouvařič na PB MEVA, který bezchybně sloužil od r. 1974, takže letošní dovolená probíhala bez vaření. Loučit se s věcí,

kteřá mě provázela cestovním životem celých 45 let, bylo těžké. Nejednou jsem zamáchl slzu, obvykle tehdy, když jsme jedli studenou konzervu, no studenou, ono bylo celou cestu takové vedro, že ta konzerva byla teplá obvykle i bez vaření. Chtěli jsme v té dobojní kavárně tureckou kávu, ale byla nám nabídnuta bosenská, která se ale od té turecké podle mého názoru nelišila. A pak jsme pokračovali přes Kakanj (Kakaň) a jiné bosenské zadělky do Sarajeva.

Původně křesťanské Sarajevo, jeho vznik je datován přelomem 12 a 13. stol., bylo r. 1435 uchváčeno nevěřícími psy, muslimskými Osmany, a to na dlouhá staletí ovlivnilo jeho rozvoj, ale hlavně společenské poměry. Teprve v r. 1878 na Berlínském kongresu bylo rozhodnuto, že Rakousko Uhersko bude anektovat Bosnu i Hercegovinu a tím pádem i Sarajevo. Důsledkem byla modernizace města i země, velmi výrazná, do které zasáhli i čeští odborníci, zejména architekti a strojírenští technici. Ovšem společenská atmosféra byla po celá desetiletí až do konce 1. světové války napjatá, neboť ti muslimští kozí synové činili veškerým modernizačním snahám velké obstrukce. Teprve po 1. světové válce v důsledku zániku Osmanské říše se poměry poněkud narovnaly. Naposledy jsem projížděl Sarajevem před 5 lety a mohu říci, že situace ve městě, ale i v celé Bosně i Hercegovině se, (z pohledu křesťana), od té doby muslimsky velmi radikalizovala. Úplně běžné je, že po ulicích dnes chodí muslimové praktikující mnohoženství, provázení tlupami svých žen, (nejvýše jsem viděl 4 ženy připadající na jednoho kozlího syna), zabalenými do černých muslimských hávů, takže jim koukají pouze oči. Tito výtečníci vrhají velmi nenávistné pohledy na všechny, kteří na první pohled nevypadají jako muslimové a tedy prakticky na všechny cizince. Přiznám se, že jsem neměl dobrý pocit z večerní procházky historickým centrem Sarajeva a permanentně jsem byl připraven na fyzický střet. Podle hesla Nick Cartera „vždy ve střehu“. Musím ale říci, že letos nás ještě nikdo z nich fyzicky nenapadl. Zatím ještě ne.

Přijeli jsme tam vpoledvečer, původně jsme chtěli nocovat v centru na Bistriku, je tam jedno vhodné, jakoby ukryté místo podle GPS map, ale protože rekonstruovali Novi most včetně přilehlých obal (nábřeží), nedostali jsme se tam. (Objížďka možná byla, ale dlouhá, 11,5 km.) Proto jsme zaparkovali na parkovišti, ul. Bentbaša (GPS: 43°51'37.747"N, 18°26'12.737"E) a do centra jsme jeli zdarma naší českou dvojkou (levá, pravá). Po asi 300 metrech jsme procházeli kolem městské knihovny (podle projektu českého architekta Ing. Karla Paříka), která v r. 1914 byla sarajevskou radnicí a z této budovy o 105 let a 11 dní dříve odjížděl František Ferdinand d'Este společně se svojí ženou, Žofií hraběnkou Chotkovou, vévodkyní z Hohenbergu vstříc jejich společné smrti, která je dostihla 28. 6. 1914 po dalších asi 300 metrech na křižovatce u Latinského mostu a boční ulice, (dnes ul. Zelenih beretki). Na rohu, kde se atentát stal je dnes Muzeum Sarajevo 1878 až 1918, ovšem v hodině naší návštěvy již zavřené. V dolních oknech je tam jakási improvizovaná výstavka fotografií a popisu té události, takže jsem s ní tak nějak seznámil svého syna a když jsem skončil, neměl jsem pocit, že by to v něm zanechalo nějakou stopu poznání, neboť na kontrolní otázky ohledně atentátu na následníka trůnu zarytě odpovídal, že má hlad a chce zmrzlinu. *(Zajímavé bylo, že cestou zpět domů jsme v Rakousku úplně náhodou a bez nějakého předchozího plánu projížděli oním Hohenbergem, odkud měla Žofie Chotková svůj vévodský predikát. GPS: 47°54'27.353"N, 15°37'11.579"E, takže naše expedice byla tak trošku a neúmyslně i po stopách atentátu.)*

Ještě než jsem uspokojil synův i svůj hladem řvoucí žaludek jsme si prošli historickou částí Sarajeva – Baščaršijí. Navštívili jsme Gazi Husrev bejovu mešitu, no byla už zavřená, tak alespoň její dvůr a musím říci, že na tomto místě jsem nenáviděl od přítomných muslimů, z nichž někteří se modlili u zdi mešity, necítil. Podívali jsme se na několik dalších historických památek a nakonec jsme skončili v jedné z tradičních restaurací, kde jsme si dali k večeři



telecí grilované čevapy, k tomu nějaké zeleninové saláty a dobré pití, byli jsme spokojeni. Cestou zpět k vozu jsme si pak prohlédli ještě různé obchůdky i malé tradiční kovotepecké dílny, jeden z jejich výrobků dodnes prodáváný, je tepaný kávový set na tureckou kávu s džezvou, ovšem jeden takový mám doma už někdy od r. 1974 a oproti dnes prodáváným je úplně stejný, snad až na ten rozdíl, že u mého je šest šáleků, zatímco dnes se prodávají jen se čtyřmi. Kolem 23 hodiny jsme opustili Sarajevo, když jsme před tím ještě nabrali naftu a vydali jsme se pokračovat v cestě. V okolí města Trnovo jsme pak našli vhodné místo, na kterém jsme přespali, přesná poloha mi v paměti neutkvěla.

Ráno pak jsme jeli po velmi mizerné silnici na hranice s Montenegro nádhernou horskou krajinou, vrchy o výšce mezi 1600 až 1800 metrů n. m. krásným údolím divoké řeky Drina, po cestě byla řada vodáckých kempů, protože tato oblast je používána jako základna pro milovníky raftů sjíždějících divokou vodu. Do Montenegro jsme přešli na hraničním přechodu Hum/Scepan Polje, na kterém jsme konečně zjistili, že nemáme „malý techničák“ k vozu s sebou a absolvovali první nepříjemnost s tím spojenou. Z Bosny nás pustili a do Montenegro přijali i bez malého techničáku i přes nemalé kecy hraničního policajta na bosenské straně hranice. „Montenegerníkům“ to bylo prakticky jedno, (jejich přístup: „nema problema, je to jen papír“).

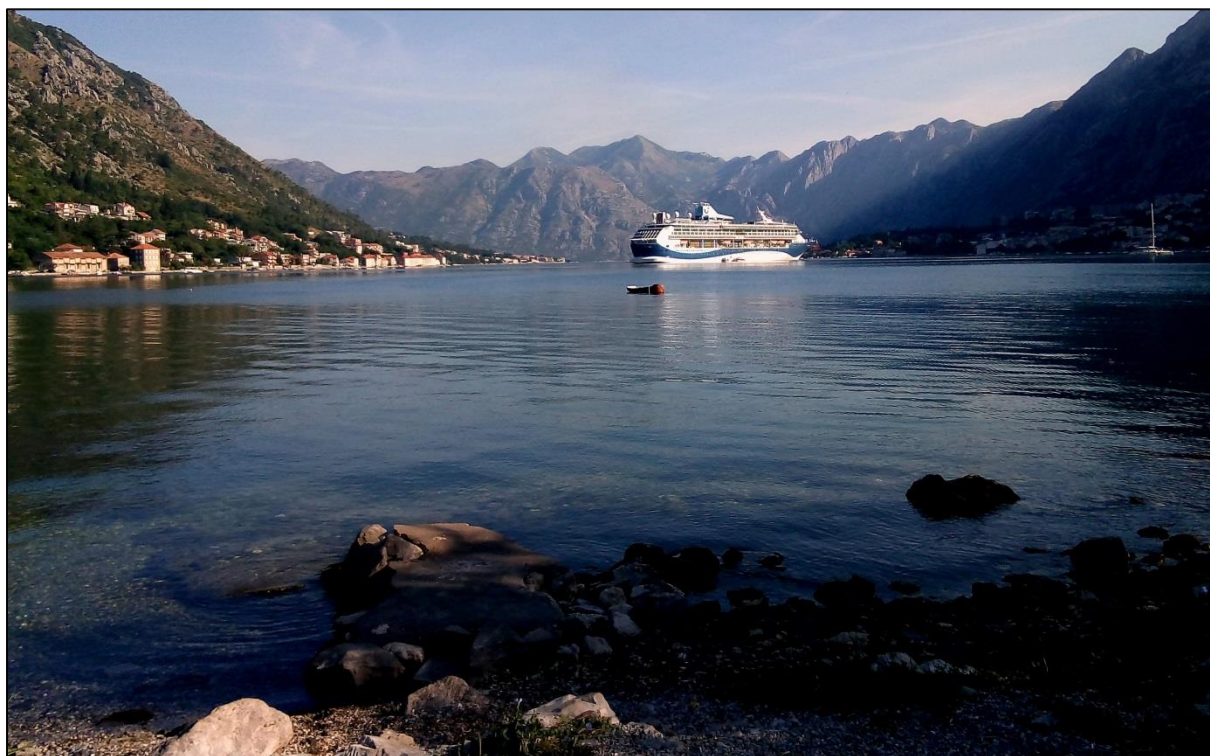
Bosenskou měnu jsme pro jistotu utratili do posledního desetníku, abychom na ní nemuseli pamatovat několik dalších let, než se tam možná znovu podíváme.

### **MONTENEGRO (Černá Hora)**

Montenegro nás uvítalo neméně krásnou krajinou, se kterou jsme se loučili v Bosně, jen kopce byly o něco nižší, mezi 1300 až 1500 m. n. m. Jeli jsme po silnici kolem několik km dlouhého jezera na řece Piva (Pivsko jezero), škoda byla, že v něm žádné pivo neteklo, to bychom tam už asi zůstali a dál v jízdě určitě nepokračovali. Směřovali jsme na jih, zastavili jsme se jen ve městě Nikšič, kde jsme si nakoupili pečivo asi tak na 2 až 3 dny, aby nám vydrželo pro celý průjezd Albánií a dali jsme si k relativně brzkému obědu pizzu, kterou v té pekárně také dělali a prodávali. Pak už jsme bez zastávky pokračovali až k albánským hranicím na přechodu Hani i Hotit na severním cípu Skadarského jezera.

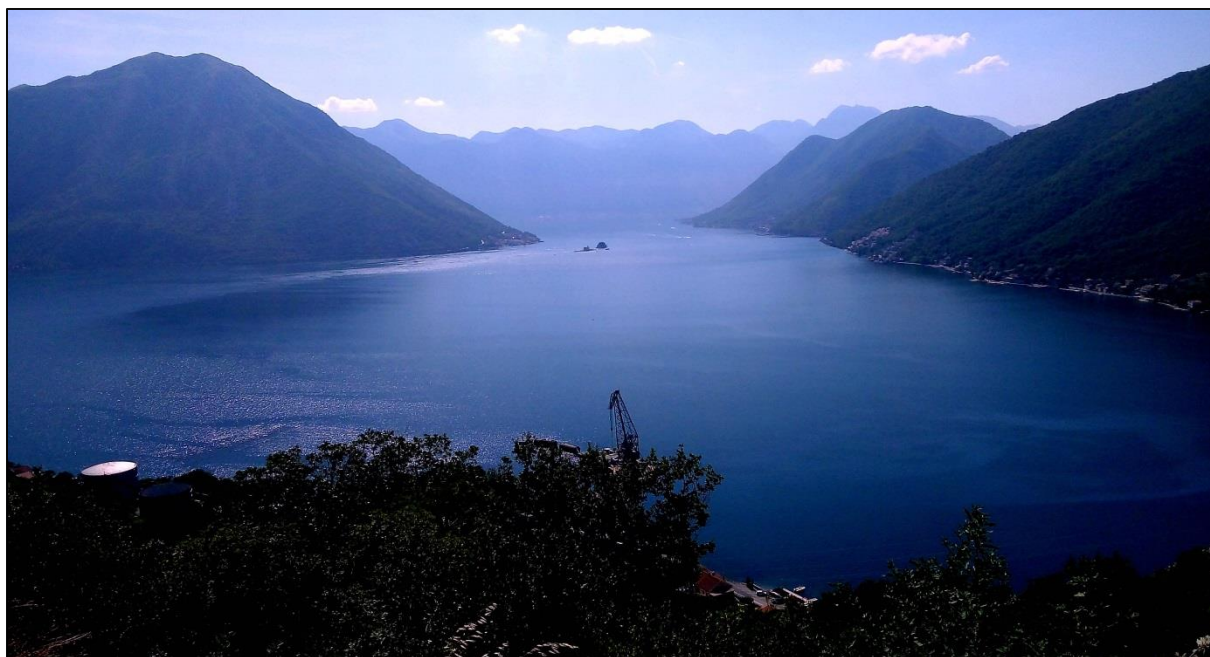
Cestou zpět jsme pak jeli jiným směrem, odbočili jsme za hranicí doleva k moři podle západního břehu Skadarského jezera a potom jeli Jadranskou magistrálou, kterou tam také mají z dob Jugoslávie přes Budvu a Tivat, tady jsme se stavili na velmi dobré večeři a přespali, (GPS té restaurace Trpeza, jde o steak house, je 42°26'27.998"N, 18°41'28.642"E). Naproti přes silnici byla pekárna, kde jsme ráno nakoupili pečivo na snídani a na další tři dny cesty, abychom již nemuseli v zemích mimo Eurozónu měnit jejich peníze. No a takto vybaveni jsme se vydali do nedaleké Boky Kotorské, kterou jsme tentokrát objeli úplně celou po jejích březích, na jižní straně zátoky je velmi úzká silnička, kde se 2 vozy nevyhnou, ale bylo brzy ráno, kolem 6:30 hod a provoz byl malý a navíc většina vozů jezdí kratší cestou po silnici M-1, takže se nám nebo protijedoucím vždy vyhnout podařilo.

Obrázek 7 – Montenegro Boka Kotorská – zaoceánská hotelová loď vplula brzy ráno do Kotoru a připravuje se k zakotvení. Druhá stejně velká loď je ještě skrytá za ostrohem vlevo.



Čekaly nás za odměnu nádherné krajinné scenerie, fotograficky vděčné v ranním slunci. Zastavili jsme se na okraji Kotoru na obligátní ranní kávu a kakao (nebylo-li pak Colu pro syna) v jedné z právě otevřených kavárniček a pozorovali, jak do Kotoru vplouvají a přistávají 2 obrovské zaoceánské výletní lodě. **Město Kotor je krásné místo, ale velmi decentní a malé, takže když se najednou do města vrhne přibližně 5 tisíc turistů z obou těchto lodí, myslím, že to má nedobry vliv jednak na život místních obyvatel, to hlavně, ale i na ostatní turisty, kteří si tak nebudou moci vychutnat poetiku toho historického místa.** A to se právě stalo nám. Je to úplně jiná dimenze turistiky, když u města najednou zaparkuje třeba 15 autobusů, (a k tomu ve skutečnosti těžko dojde současně) a je tam určitý počet dalších individuálních turistů, pak tam nebude ve městě více než asi 800 návštěvníků, je to řádový rozdíl a také řádově vyšší turistický nápor, na který to místo nemůže být připraveno, ani kdyby chtělo. Ti turisté z lodí, já jim říkám **turistická námořní pěchota**, tam přitom obvykle až tak velkou útratu neudělají, jídlo mají na lodích, takže restaurace minou většinou bez povšimnutí, ubytování tam nehledají, takže si možná koupí nějaký ten suvenýr a to je vše. Je to dost podobné problémům, které mají s tímto typem turistiky např. Benátky v Itálii, prvně v životě jsem se tímto fenoménem setkal na Rhodosu v Řecku někdy v r. 2007. (Tenkrát šlo o ruskou turistickou námořní pěchotu.) Myslím, že chování firem, které takový způsob masové tisícíhlavé turistiky naprosto bezohledně v posledních letech provozují je velmi neurvalé, necitlivé jak k místním obyvatelům, tak k těm navštěvovaným místům a je s podivem, že země, ve kterých se tak děje to nezakážou. **Takže jsme se kvůli tomu rozhodli historický Kotor raději ani nenavštívit, jak jsme původně chtěli.**

Obrázek 8 – Montenegro Boka Kotorská – pohled z výšky



### **ALBÁNIE (SKIPERIA)**

Projíždění Albánií bylo navigačně složitější, protože programy naší navigace GPS tuto zemi „neznaly“. Takže nám navigace „zhasla“ někde na západním okraji Skhöderu. Město **Skhodër** (česky Škodra) je první albánské město jižně od hranic s asi 113 tis. obyvateli. Založeno bylo někdy v době antiky před naším letopočtem. Po r. 168 př. n. l. součástí Římské říše, neboli město je určitě starší než Praha o nějakých 1200 let, ale spíše více. Městem jsme jen projeli, nicméně vzhledem k tomu, že nám nefungovala již navigace, projeli jsme jej trochu více, než jen po hlavním tahu a dostali jsme se do bočních ulic. Hlavní tahy městem jsou celkem přijatelné, méně přijatelný je způsob jízdy tam, ale vedlejší ulice a městské oblasti ukázaly, že jde o poměrně špinavé, nebo spíše neudržované město, s velkým počtem chudých obyvatel, z nichž část se živí všelijak. Na chodníku je tam možné koupit třeba čerstvě zabité neoškubané slepice (neodkrvené) ale i jiná zvířata, staré oblečení i jakési koberce. Spatřili jsme tam, trochu zdálky, i chudinské slumy, ale ne ve velkém rozsahu. Zajímavé bylo to, že čím více na jih pojedete, tím jsou Albánská města a osady čistější a výstavnější, srovnatelné i s řeckými nebo černohorskými městy, nicméně severní část Albánie svá města příliš nehýčká. Šli jsme se tam projít a z jednoho paneláku z druhého patra začal jakýsi Albánec močit z balkónu dolů, tak tak se nám podařilo uhnout, ale dopadlo to dobře. Ani se nepodíval, jestli náhodou dole nikdo neprochází. První dojem z Albánie v prvních desítkách minut nebo hodin byl proto spíše negativní, ale to jsme ještě nepoznali žádné osobní setkání s Albánci, které náš názor značně korigovalo v dobrém smyslu. Druhým, a již skutečně navštíveným městem toho dne, byl Dürres (česky Drač).



Obrázek 9 – Albánie, severní okraj Dürres – takové zvláštní nové stavby jsou v Albánii k vidění (foto z okna vozu za jízdy)



**Drač** je nejstarší a druhé největší město Albánie s asi 116 tis. obyvateli, námořní přístav situovaný na východním pobřeží Jaderského moře při severním okraji Dračské zátoky, asi 30 km západně od Tirany. V letech 1914–1920 byla Drač hlavním městem Albánie. Drač založili pod jménem **Epidamnós** řečtí osadníci z Korintu a Kerkyry roku 627 př. n. l. je to tedy město o nějakých 1 600 let starší než Praha. Do města vede jediná albánská dálnice, (no dálnice, říkají tomu tak, ale parametry dálnic, jak je známe z Evropy, ta komunikace nemá). Je to čtyřproudá silnice oddělená ve směrech jízdy svodidly, ale převážně bez odstavňových pruhů. A neplatí se tam. Má však kvalitní povrch a umožňuje rychlou jízdu. Drač je nejdůležitějším osobním i nákladním přístavem Albánie a také turisticky vyhledávaným

přímořským letoviskem – hlavní pláž města je plná výškových budov hotelů a restaurací. Jakási Main Street v albánském pojetí u pláží města Dürres je čtyřproudá Rruga Pavarësia. Současně plní funkci společenského centra města. Chtěli jsme tam zaparkovat, abychom se zašli vykoupat v moři, zchladit se a současně spláchnout pot po dlouhé cestě, ale nepodařilo se nám to, takže jsme odbočili doleva a zaparkovali v obytné zástavbě ve slepé ulici před staršími, 4 patrovými domy nedaleko bulváru, asi tak 60 metrů od něj. Bylo tam volno, neplatil se žádný poplatek a kdyby někdo tam chtěl jet, pak GPS toho místa je. 41°18'36.651"N, 19°29'10.083"E. Naproti přes ulici, na rohu v uličce, kterou jsme pak směřovali k pláži byla garáž, jejíž majitel, Ital, (jak jsme zjistili, v Albánii žije poměrně dost Italů, a pokud se tam lze nějakou cizí řečí relativně snadněji domluvit, je to italština), se přišel podívat na náš bydlík Peugeot Boxer, (naše domorobo vybavení až tak neocenil, ale ani nepomlouval), a pak nás pozval do jeho garáže, kde se skvěl velmi pěkný mikrobuse Mercedes Viano, v luxusním provedení s otáčecími předními sedadly, do lůžkové úpravy sklápěcími lavicemi, zabudovaným stolem a malou kuchyňkou, který používal ke stejnému účelu jako my. *(Byl to už druhý kolega bydlíkář v Albanii, první byl ten celník na hraničním přechodu, viz text výše)*. Pohovořili jsme si o našich autech i cestách, každý jsme hájili to své auto a pak se vydali koupat na pláž. Několikakilometrová pláž je po pravé straně bulváru Rruga Pavarësia, oddělená domy ve vzdálenosti cca 100 metrů od této široké městské třídy. My jsme se koupali na místě GPS: 41°18'32.560"N, 19°29'3.926"E. Pláž v Dürres byla písčivá.

Koupání na městské pláži v Albánii má svá specifika: Zatím tam ještě nepřišli na to, že je docela dobré mít u pláže převlékací kabinky a sprchy se sladkou vodou. Převlékací kabinky nám nahradila deka a sprchy nebo alespoň vodovodní kohoutek pak kanistr s vodou u auta nad pouličním kanálem, abychom mohli odsolit alespoň plavky. Plážové vybavení tam, kromě možnosti vypůjčit si člun nebo nějaké sportovní vybavení, tvoří hlavně lehátka se slunečníky, denní sazba za pronájem cca 300 až 400 Lek. Tato lehátka jsou uspořádána do obdélníků asi tak 100 x 50 metrů a jsou od sebe vzdálena asi půl metru jedno od druhého, aby se mezi nimi dalo chodit. Každý takový obdélník chrání proti krádežím věcí koupajících se lidí policajt, který neustále tento obdélník obchází. Bezpečnost po Albánsku. Byla tam hlava na hlavě, snad všichni lidé z města se zrovna byli koupat (pořád ještě v Jaderském moři). Vlezli jsme do vody a odplavali kousek dál od břehu, vlastně hodně dál, protože vstup do vody byl velmi pozvolný. Sice jsme se příjemně zchladili, ale bohužel tam byly medúzy a jedna z nich mě trochu požahala. Ještě jsem se z toho překvapení nevzpamatoval, připlavala jakási nepřiliš velká ryba a ukousla si kousek masa z mé nohy, takže jsem začal krváčet, lákaje žraloky. Ti se nedostavili, neboť nejsem česká učitelka a nebylo to v Jugoslávii. Při koupání k nám doplávali jakýsi albánský mladík se dvěma holkami a začal konverzovat, odkud že jsme, jak se nám tam líbí, proč tam jsme, pak řekl, že byl v Praze, a že v Albánii mají naši zem rádi, (asi dobré jméno ještě z dob Československa, mimochodem Albánie bezprostředně po okupaci ČSSR 5 přátelskými armádami v r. 1968 opustila Varšavskou smlouvu a stejně jako Rumunsko se před tím odmítla na okupaci podílet). Holky způsobně mlčely, neboť nikdo z mužů je k řeči nevyzval, což je v muslimských zemích asi běžné. Stačil jsem je varovat před medúzami, nevěřili mi až do okamžiku, kdy zařvali bolestí, neboť byli také požaháni. No asi po hodině a půl jsme vylezli z vody, já popálený a ohlodaný jako vepřová noha po rautu a pokračovali jsme v cestě. První setkání s obyvateli Albánie bylo příjemné, a tak to zůstalo po celou cestu tam i zpět. Dalším navštíveným městem toho dne byla **Vlorë (Vlora)**.

Obrázek 10 – Albánie, pohled na Vloru od jihu při cestě zpět (foto čelním oknem vozu za jízdy)



Tam jsme přijeli až těsně před setměním. Je to druhý největší přístav v zemi po Drači na pobřeží Jaderského moře u Vlorského zálivu. Město má asi 80 tis. obyvatel. Založeno v 6. století před naším letopočtem jako řecká kolonie, r. 1417 uchváčeno Osmanskou říší. Hospodářsky má velký význam, je umístěno v Otrantské úžině velmi blízko italských břehů na zeměpisné šířce jako Brindisi a zajišťuje nejkratší lodní spojení země s Itálií. Vlora začala být i významným turistickým centrem současné rozvíjející se Albánie. Město jsme si prohlédli sice jen večer, ale líbilo se nám, bylo čisté udržované a v jižní části i moderní město s rušnými bulváry (asi tak dvěma) a moderní vzhlednou architekturou, hodně obchodů a restaurací. Bylo tam špatné silniční značení podobně jako v celé Albanii, nedařilo se nám najít výjezd z města směrem na Sarandë, a tak nám nezbylo, než se obrátit o radu na místní obyvatele. Jako všichni v Albanii byli velmi přátelští a ochotní, jenže povětšinou nevěděli anebo jsme je nepochopili, neboť zpravidla vládli jen albánštinou, zato však velmi dobře. Jeden z nich s rukou v sádře a hodně pomláceným obličejem, vypadal, jako by krátce před tím prodělal velký kontaktní boj, si k nám dokonce přisedl do auta, a že nás zavede, ale když vystoupil, ukázalo se, že zrovna tam, kde jsme byli, potřebný směr jízdy není. Aspoň to měl rychlejší domů. Nakonec nás navedla asi 40 letá maminka s dvěma dcerami tak asi 14 a 16 let, holky z toho měly docela bžundu, ale uměly trochu anglicky, tak jsme se domluvili. A nepokrytě se jim líbil můj kluk, jenže tomu je 13 a tak nějak se styděl vést s nimi řeč, což byla škoda, protože jinak by si ty albánské ženy možná dopřály naší společnost, alespoň jsem to tak instinktivně cítil. Po opuštění města jsem vyhledal vhodné místo k přespání asi tak 32 km za městem, pojedli jsme a uložili se k spánku. Ráno jsme pak vyrazili dál na jih, museli jsme překonat pohoří těsně u břehu moře s kopci o výškách až 1 500 metrů, silnice ale nevedla výše než 1030 metrů. Jenže z tohoto místa ke hladině moře bylo pouhých 12,5 km cesty, a tak tam byl pořádný sešup v prudkých zatáčkách, držel jsem vůz na dvojce, místy i na jedničce a stejně jsem brzdil i očima. Cestou zpět do kopce to s těmi rychlostními stupni bylo stejné, jen jsem brzdil očima tolik nemusel. Jenže když jsme dojeli zpět k moři, zjistil jsem, že je tam velmi pěkná pláž, u které se staví celý nový rekreační rezort. Zastavili jsme se tam na asi tak 2 hodiny v dopoledních hodinách, kdy ještě nebylo takové vedro, věnovali koupání, bylo to na otevřeném moři s více než půlmetrovými vlnami a bylo to velmi příjemné, voda na rozdíl od Řecka, kam jsme směřovali, byla relativně chladná a tak nás to i osvěžilo. Bylo to zhruba na rozhraní Jaderského a Jónského moře. GPS toho místa je: 40°10'2.039"N,



19°35'14.255"E. Zastavili jsme se tam i cestou zpět a musím říci, že tam bylo nejlepší koupání z celé dovolené. Lepší než v Řecku anebo zpátky i v Chorvatsku u Dubrovníku jsme prostě a jednoduše nenašli.

Obrázek 11 – Albánie, pláž, kde jsme se koupali a bylo tam z celé cesty nejlepší koupání, pravděpodobně je ještě ve výstavbě



Obrázek 12 – U této albánské pláže se staví celý nový turistický rekreační rezort



Ovšem jako mnoho věcí v Albánii, i ta pláž byla poněkud svérázná. Byla oblázková, ale ty kamínky byly spíše kameny, oproti Chorvatsku tak asi 10x větší, takže po takové pláži chodit naboso působilo jistě i bolestivé obtíže a také se dost špatně vystupovalo z vody. Možnosti

jsou dvě. Buď byla pláž ještě v podobě stavebně nedokončeného polotovaru, neboť byla zjevně nová a nebyla zcela dokončená anebo obdobně jako u albánských nových silnic, ve srovnání třeba s Chorvatskem platí, že „když dva dělají totéž, nemusí to být úplně totéž“. Čas prověří, jak to s tou pláží ve skutečnosti je. Odtud jsme přes Himaré a Sarandë pokračovali k Albánsko Řeckým hranicím u Konispolu. Nikde jsme se nestavovali, jen v **Sarandë (Saranda)** jsme požádali u pumpy o pitnou vodu do našich kanystrů, kterou nám ochotně poskytli. Je to pěkné, čisté přístavní a turistické město s cca 41 tis. obyvateli. (Název znamená čtyřicet svatých a odkazuje na 40 mučedníků z byzantského kláštera ze Sebaste a myslí se tím křesťanských mučedníků z dob osmanské nadvlády.) Město je už blízko hranic a hraničního přechodu u vesnice Konispol.

Musím říci, že jsem z Albánie měl příznivý dojem, (syn byl trochu předpojatý a cítil to trochu jinak), někdy to bylo i úsměvné. Přejde k nám Albánec, a řekne: Já jsem z Albánie, a odkud jste vy? Že je Albánec z Albánie by fakt nikdo v té Albanii nepoznal, kluk říkal, že mu připadají tak trošku jako malé děti. Ale přesto si myslím, že vztahy mezi Albánci jako takovými až tak skvělé nebudou. Oni prý cizince považují apriorně za své hosty a proto se tak chovají, protože je to jejich stará tradice. V té zemi se dodnes ale uplatňuje např. vendeta-krevní msta. Také musím říci, že přesto, že jde převážně o muslimskou zemi, je tam asi 60 % muslimského obyvatelstva, nikde jsme se nesetkali s radikálními muslimy, nikdo tam nenosí muslimské tradiční oblečení a nikdo tam ostentativně a veřejně nepěstuje mnohoženství. I počet mešit není nijak přehnaný na rozdíl od Bosny, kde jsou někde i 2 až 3 v jedné vesnici. Je tam hodně mladých lidí, Albánci jsou komunikativní, a jak se ukázalo nejen na příkladu z Vlorë. Je to asi o tom jak stát dokáže vytvořit, ale asi i vynutit, rovné prostředí pro obyvatele všech vyznání, ale také o tom, že Albánie není v hledáčku zemí, které radikalizaci islámu podporují a také finančně platí (nejvíce asi Saudská Arábie).

Ještě jeden postřeh, při cestě zpět jsme v pohoří na Montenegerské straně těsně u hranic viděli obrovský, bílý, několikasetmetrový kříž do výšky i šířky, provedený na úbočí prudkého kopce tak, aby byl z Albánie zdaleka viditelný. Ten kříž říkal: „Pozor muslimští kozlí synové, psi nevěřící, tady je křesťanovo“. I tak může probíhat muslimy vyvolávaný kulturně bojový střet v balkánských podmínkách. Jen nevím, jestli zrovna albánští muslimové patří k těm nejhorším. Přikláním se k tomu, že spíše ne.



Obrázek 13 – Obrovský kříž u hranic Montenegro s Albánií vytvořený na úbočí kopce



Asi by stálo za to Albánii znovu navštívit, (a mimochodem je tam poměrně hodně historických památek), za účelem bližšího poznání a nejen jako tranzitní zemi.



## ŘECKO

Řeckou hranici jsme přešli bez sebemenších problémů na hraničním přechodu u albánské vsi Konispol, aniž by si někdo z úředních osob byl jen všiml, že nemáme malý techničák. Řečtí hraniční policajti i celníci sedí u svých přepážek, cestující musí vystoupit z vozu a jít za nimi, ven nevylezou, nic nekontrolují a nám neotevřeli ani pasy, vjeli jsme přece opět do EU. Přečetli si jen „Česká republika“ a popřáli nám šťastnou cestu. Totéž cestou zpět na stejném přechodu. První den jsme dojeli až k městu Parga na břehu Jónského moře, navigace, která v Řecku opět začala pracovat, nás vedla po různých i okresních silničkách, velmi nemilosrdně cestou nejkratší. Dojeli jsme do okolí prvního postupového cíle před půlnocí, na vhodném místě u úzké silničky si našli místo pro nocleh: Nic netušíce jsme zastavili na místě, odkud se nám ráno ukázal nádherný výhled nad mořem. Bylo to pro nás příjemné ranní překvapení. Město **Parga** je přímořské město s 12 tis. obyvateli v severozápadním Řecku. Město je vyhledávaným přímořským letoviskem a současně rybářským přístavem. Ve městě jsou i historické památky, ale nenavštívili jsme je, bylo moc horko pro takové aktivity. Do města jsme přijeli již v časných dopoledních hodinách, kdy ještě nebyly otevřené restaurace, pouze jedna jídelna poskytující snídani spojená s pekárnou a několik obchůdků bylo otevřených. Dali jsme si tam snídani a šli na pláž, abychom se vykoupli, bylo tam příjemné koupání mezi skalami a kluk se mi tam celkem dobře „rozplaval“ přestal se bát plavat delší vzdálenosti. Byli tam ale místy mořští ježci, nicméně na žádného jsme nešlápli. Kolem poledne jsme pak vyjeli směrem dál na jih, našim cílem byl přístav **Astakos**.

Obrázek 14 – Pohled na přístav Astakos



Toto městečko je malebný rybářský přístav a má několik menších městských pláží, kde se lze vykoupat. Nedaleko je i stejně pojmenované archeologické naleziště. Přijeli jsme tam v podvečer, auto nechali stát na náměstí a šli se podívat do přístavu, který přirozeným společenským centrem s množstvím kaváren a restaurací. Oslovil jsem rybáře, kteří se

chystali k nočnímu lovu a tak jsme zjistili, že je tam možné doplnit vodu do našich kanystrů v libovolném množství. Zašli jsme do vozu pro kanystry, vodu doplnili a odnesli zpět. Vrátili jsme se do přístavu, vybrali si restauraci a zašli tam na večeři. Nespěchali jsme, takže kolem 22 hodiny jsme se vrátili k vozu a pokračovali v cestě již za tmy. Nestačili jsme si ještě za světla dobře prohlédnout možnosti k přenocování přímo v Astakos, a proto jsme nocleh našli asi 10 km za městem směrem na jih při silnici. Ráno jsme pak posnídali ve voze ze zásob a pokračovali dál v cestě, příštím cílem bylo Mesolongi, město už na dohled od Peloponésu, 40 km vzdálené od Patra na tomto poloostrově. Bohužel po celou cestu směrem na jih počínaje Montenegro se zvyšovala teplota, z nějakých 31 stupňů v Montenegro na 40 stupňů v Mesolongi. V důsledku horka nám selhávala navigace, přehřívala se, ale i mobilní telefony. Vše začalo fungovat zase až večer a v noci. Navíc jsem zjistil, poněkud pozdě, že slavná firma Marco Polo, od které mám autoatlas Evropy, se nenamáhala do atlasu dát Řecko jako evropskou zemi, a když, tak jen v mapách s malým rozlišením, takže se podle takové mapy dost dobře jezdit nedalo, byly tam pouze hlavní silnice. Byli jsme bez možnosti se navigovat na další cestě. Největší problém při cestování v Řecku, (ale i v Albanii, jenže tam ještě takové vedro nebylo), byl hlavně v tom, že tam nebylo kde se ukrýt před sluncem, nejsou tam žádné borové lesíky jako třeba v Chorvatsku a částečně i v Montenegro. Zhruba 10 km před Mesolongi se nachází historická osada Etoliko, která stojí na krátko návštěvu, nejstarší část je na ostrově uvnitř laguny Etoliko, (GPS: 38°26'20.412"N, 21°21'8.815"E). Asi 4 km před Mesolongi při hlavní silnici je pekárna, kde jsme doplnili zásoby pečiva na další 3 dny a pak jsme pokračovali v cestě. Místní obyvatelky v Mesolongi jsme se zeptali, zda je v okolí nějaký kemp, bylo řečeno, že nikoli, ale že můžeme parkovat v Mesolongi Tourlida, asi 4 km za městem na břehu moře. Byla to pravda, dojeli jsme k hezkým čistým plážím, kde bylo rozsáhlé parkoviště a zároveň tam byla velká restaurace s celodenním provozem, kde se bylo možné stravovat od rána do večera, ale používat jí také pro hygienické účely – mytí, holení atd. Po cestě dlouhé asi 2300 km jízdy jsem se cítil trochu unavený a rozhodl jsem se, že v Mesolongi-Tourlida zůstaneme 3 dny. (GPS toho parkoviště: 38°19'33.835"N, 21°25'13.933"E). Celá ta oblast od Etoliko až po Mesolongi Tourlida jsou vlastně saliny, kde se vyrábí sůl odsolováním mořské vody. **Problém byl s horkem**, dokázali jsme se chladit v moři, ale to mělo téměř 30 stupňů a tak jsme byli ve vodě od rána do večera, vylézali jsme poněkud scvrklí a auto se nevychladilo ani přes noc, protože v noci teplota neklesala pod 30 stupňů. Výsledkem bylo, že syn začal po 2 dnech na tom místě vykazovat známky přehřátí organismu (bolest hlavy, závratě, nutkání ke zvracení) a já k tomu moc daleko také neměl, ale tak nějak jsem to jakž takž ještě dával. To místo, kde jsme přebývali, bylo na stejné zeměpisné šířce jako Palermo nebo Mesina v Itálii nebo Izmir v Turecku. A tak jsem rozhodl, že dále na jih nepojedeme, Peloponés nenavštívíme, protože to bylo dalších asi 300 km na jih a dalo se čekat, že vzhledem k letošním mimořádným vedrům tam bude **teplota ještě vyšší než těch 40 stupňů u Mesolongi**, nejjižnější část Pelopones je v zeměpisné šířce např. Tunisu v Africe. A proto se pomalu vrátíme domů, cestou se budeme ochlazovat koupáním, jak to nejvíce půjde. **Plánovaný cíl cesty jsme tedy letos nedodrželi**, i když nám k němu zbývalo pouhých 40 km jízdy, myslím na ten Peloponés. Jeho břehy jsme viděli prostým okem.

A tak se stalo, po 3 dnech jsme jeli hned po ránu zpět částečně stejnou cestou, vrátili se do Astakos, kde jsme zaparkovali jižně u přístavu na velké městské ploše, původně asi travnaté, společně s námi tam byl ještě obytný vůz z Německa o asi 50 metrů dál. Přijeli jsme tam dopoledne a celý den jsme relaxovali a koupali se na městských plážích, večer pak jsme opět doplnili vodu a zašli na večeři. Musím říci, že ceny restaurací v Astakos byly mimořádně příznivé, například směs grilovaného masa různých druhů s přílohami, (hranolky,

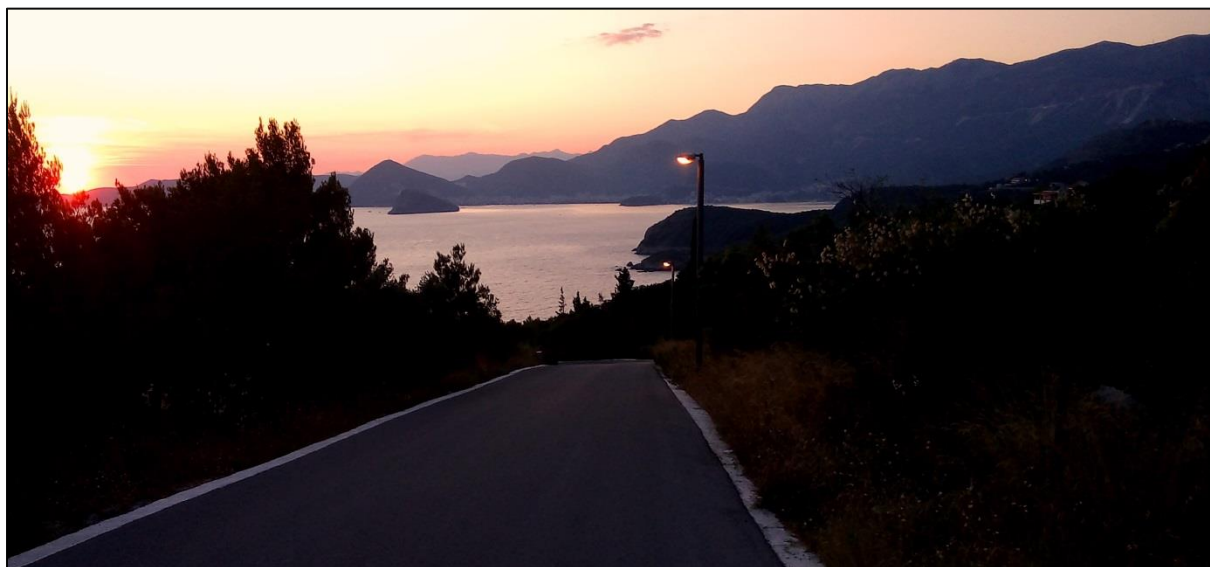
bramborové placky a chléb) pro 2 osoby stála 10,5 euro, tedy ani ne 240 Kč. U nás bych za to nekoupil snad ani svíčkovou s knedlíkem. Také jsem po celou dobu v Řecku pil jen řecké pivo a musím říct, že nijak špatné nebylo, snad jen méně hořké, než naše. A drahé také moc ne, asi 1,5 Eur v restauraci. Ráno pak jsme se šli znovu vykoupat a na snídani ve městě a vyrazili jsme pomalu k domovu. Jeli jsme tentokrát jinou cestou, chtěli jsme navštívit město **Preveza**, které jsme minuli cestou tam, jenže cesta byla složitá, navigace opět nezvládala v důsledku horka. U jedné z pump, kde jsme brali naftu, jsme se zeptali pumpaře, kudy máme jet, ale uměl jen řecky, nicméně pochopil, co chceme a když tam po asi 2 minutách zastavilo jiné auto, jakási firemní dodávka VW Caddy, zeptal se řidiče, ten přišel za námi a znal anglicky, takže jsme se domluvili, že ho budeme následovat, protože do Prevezy jede také. Cesta to byla trochu divoká, jel, jako kdyby to malé dodávkové auto ukradl, ale byl velmi ochotný i příjemný. Vlastně to byl jediný Řek, se kterým jsme navázali osobnější kontakt. Kousek před Prevezou, u města Vonitsa, je dálnice (A52), která končí podmořským tunelem a nedá se proto objet. My jsme po dálnici jet nemohli, neměli jsme zaplacený dálniční poplatek a vlastně dodnes nevím, jak v Řecku vůbec takový poplatek zaplatit, (po přejezdu hranic žádné možnosti naznačeny nebyly, ani tam neměli mytné brány). Když viděl, že jsme zastavili, zastavil také a vrátil se k nám a řekl, že v Řecku existují úseky neplacených dálnic, označené že nejsou, ale tento úsek prý placený není a klidně můžeme jet, že budeme platit mýto jen v podmořském tunelu, (jediný podmořský tunel v Řecku od r. 2002), do kterého dálnice ústí. A tak to taky bylo. Jakmile nás dovedl do centra města, rozloučil se s námi, trochu jsme pohovořili, já mu dal 2 plechovky piva Argus, které jsem koupil v Lidlu v nějaké akci asi tak za 9,- Kč, kus a když jsem mu řekl, že to pivo stojí asi 0,4 Eur, jednak nemohl cenu chvíli pochopit, jednak si ho po chvíli okolků vzal, že si ho dá po večeři. Upozornil jsem ho, že jde ale o pivo německé, (pouze pro případ, že by mu nechutnalo, aby si ho nespojoval s naší zemí). A zmizel v dálí. My jsme zaparkovali a vydali se na procházku městem. **Preveza** s přibližně 21 tisíci obyvateli je přístavní město založené někdy v r. 290 př. n. l. Město uchvátili r. 1292 osmanští nevěřící psi a měli jej držet až do r. 1878, kdy na Berlínském kongresu bylo určeno, že Preveza připadne Království Řeckému. Jenže Osmané se rozhodnutí kongresu nepodřídili, takže město připadlo do řeckých rukou až v r. 1912, v průběhu tzv. 1. balkánské války, kdy bylo konečně osvobozeno řeckou armádou. O město byla svedena řada bitev včetně pokusů Napoleona Bonaparte změnit tuto situaci, které osmanští psi zpravidla úspěšně vybojovali a svou despocii ve městě udrželi zhruba 550 let. Jednou z nejvýznamnějších bitev byla námořní bitva u Prevezy dne 29. 9. 1538, kdy osmanský zmetek Haireidin Barbarossa paša, poskok ještě většího zmetka, sultána Sulejmána, porazil na hlavu spojenou křesťanskou flotilu vedenou janovským admirálem Andreou Doriou, aniž by při tom ztratil jedinou loď formou potopení. Prošli jsme se centrem města, zašli tam i na oběd, ale město se nám nijak moc nelíbilo, a tak jsme se rozhodli pokračovat v cestě ještě toho dne. Později odpoledne jsme přešli hranice s Albánií na stejném hraničním přechodu jako cestou do Řecka, tedy z albánské strany u vesnice Konispol. Pokud bych měl charakterizovat osobní dojmy z Řecka jednou větou, pak si myslím, že je to příjemná a vcelku na dnešní poměry i levná země s nulovou možností se tam při využívání obytných vozů ukrýt před palčivým sluncem, s vcelku vstřícnými a příjemnými lidmi, kteří si ale zachovávají k cizincům odstup a nenavazují s nimi kontakty jen tak a bez konkrétní příčiny. Líbily se nám, no hlavně mému pubertákovi, Řekyně, které mají vesměs krásné ženské postavy, i když v obličeji bychom je nepreferovali, vlastně tady v této větě opisují názory mého 13 letého pubertáka z pobytu v Řecku na plážích. Celkem jsem s ním souhlasil. Ony se však naopak tvářily, jako že nás vůbec nevidí, takže vlastně bylo všechno v pořádku.



## CHORVATSKO

Chorvatskem jsme projížděli 2x, nejprve v severní části směrem tam, kousek před hranicí s Bosnou jsme spali, a pak cestou zpět z Montenegro od Boky Kotorské až po hranice se Slovinskem před Ormož. Ani při jednom průjezdu jsme neměli vyměněnou Chorvatskou měnu a ani v jednom případě jsme nevstoupili do osobního kontaktu s Chorvaty, když nepočítám hraniční policajty.

Obrázek 15 – Západ slunce jižně od Dubrovníku v Chorvatsku



Cesta proběhla bez jakékoli kolizní situace na silnici nebo nepříjemnosti, rovněž koupání před Dubrovnikem v Kupari bylo příjemné, voda byla předchozí bouří promíchaná a chladnější. Ovšem cesta byla bez jakéhokoli „dobrodružství“. Jenom na hranici se Slovinskem si Chorvatský hraniční policajt před jeho budkou všiml, že jsem trochu unavený a prý abych si dal přestávku, jeli jsme tehdy nepřetržitě od města Sinj, u něhož jsme také přespávali, což představovalo 430 km jízdy bez zastávky a už asi na mě byla únava trochu znát. Přestávku jsme si dali, ale až za hranicemi ve Slovinsku v Ormož, kde se platí Eurem. Upozorňuji na to, že hlavní město Chorvatska Zagreb, přes který jsme jeli je v r. 2019 hodně rozkopaný, vyměňují se tam celé mosty na hlavních komunikacích, a že se tam z tohoto důvodu GPS navigace moc nechytá, a je proto poněkud složitější průjezd městem.

## SLOVINSKO

Do Slovinska jsme vjeli v malém městě **Ormož**, má historický střed města a je v něm Ptujský Hrad s historickými expozicemi, ale v době naší návštěvy zavřeném a mimo návštěvní hodiny. Centrum města je příjemné, ale jakoby pusté, s omezením parkování a žádnou fungující restaurací. Žije to spíše v nové části města, kde jsme našli útočiště v Pizzerii - grill. (GPS: N 46°24.55892', E 16°9.43937"), kde jsme si dali opožděný oběd. Obsluha tam byla příjemná a rychlá a jídlo chutné. Je to moderně zařízená restaurace s příjemnými cenami. Oběd pro oba tam včetně nápojů a kávy nestál více než 15 Eur. Vyrazili jsme na další cestu asi po hodině a půl a Slovinsko jsme po 43 km dlouhé jízdě trávající asi ¾ hodiny opustili na hraničním přechodu s Rakouskem Gornja Radgona. Ani ve Slovinsku jsme nezažili žádnou krizovou situaci při cestě ani dobrodružství.

## **RAKOUSKO**

Do Rakouska jsme vstoupili po asi tak 500 km cestě dlouhé, konečně bez hraniční kontroly, u města **Bad Radkersburg**. Původně to bylo pevnostní město vystavěné na břehu hraniční řeky Mur. Stojí za krátkou procházku historickým centrem za hradbami. Vstoupili jsme tam kolem 18. hodiny, což je doba, kdy už je v Rakousku všechno zavřené, neboť život po 17. hodině je v Rakousku živý asi jako když „u Bucků zhaslí“. Chtěli jsme načerpat naftu, ale to se nám podařilo až ve městě Feldbach po ujetí cca 45 km od hranice u pumpy Shell s nepřetržitým provozem, všechny ostatní pumpy byly zavřené. Rakouskem jsme projeli s jediným přespáním před Mariazell. Odjízďeli jsme brzy, kolem 6:30 ráno. Žádné prohlídky ani nákupy jsme neuskutečňovali, jen jsme si v supermarketu v městě Zwettl koupili sladké pečivo a ledovou kávu, resp. kakao k snídani brzy po otevření kolem 8:30. hod. ráno. Hranici ČR jsme překročili dopoledne kolem 9:30 v Českých Velenicích.

Cesta pro nás, až na asi 200 km od rakouských hranic domů skončila. Stavili jsme se ještě v Praze, abychom vyměnili zpět zbylá Eura za CZK.

## **6. SHRnutí**

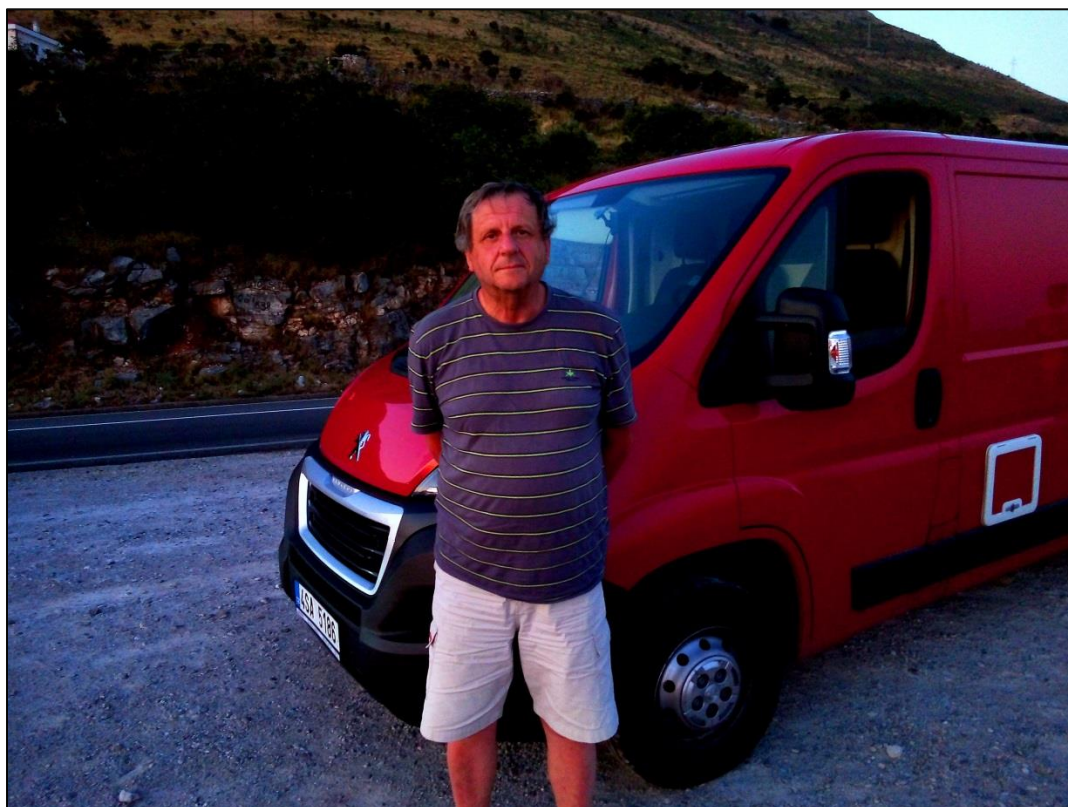
Myslím, že tato cesta nám dala příležitost k důkladnému koupání v mořích Jaderském a Jónském. Bohužel vedra přesahující někdy i 40 stupňů nám dosti výrazně bránila v návštěvách různých památek, hradů nebo i pevností, které po cestě byly k vidění, ale i do jisté míry i v podrobnějších prohlídkách měst. Přes den jsme se obvykle pohybovali jako přehřáté mátohy pro to vedro a mám dojem, že výstup na kopec s hradem pěšky, bychom snad ani nedali. Ani v noci jsme se nedokázali efektivně zchladit. Bylo to poprvé v životě, kdy se mi něco takového přihodilo. Bohužel vzhledem ke školní docházce syna nemohu plánovat cesty v době před nebo po sezóně, kdy bývají nižší teploty. Mám pocit, že nebýt zapomenutého malého techničáku bychom nezažili ani to nejmenší dobrodružství. Ale i přes relativně nepříznivé podmínky jsme poznali spoustu zajímavých míst.

## **7. TROCHU CESTOVNÍ STATISTIKY NAKONEC**

Peugeot Boxer po celou cestu šlapal jako hodinky i přes ta vedra. Celkově jsme ujeli 4 625,3 km průměrnou rychlostí 52 km / hod. Stihli jsme to za 87 hod a 56 minut strávených za volantem. Celkem jsme spotřebovali 304,38 litrů nafty, což znamená, že jsme měli průměrnou spotřebu 6,58 l/100km. Boxer má tedy průměrnou spotřebu nižší o 2,55 litru na 100 km oproti vozu Hyundai H1/6 VAN, 2,5 TCi, který jsem používal do prosince r. 2017.

Průměrná cena nafty za celou cestu byla 31,13 Kč, z toho v ČR 30,63 Kč, v Bosně 30,41 Kč a v zemích Eurozóny (Řecko, Montenegro, Rakousko) pak průměrně 32,37 Kč.

Obrázek 26 - Autor textu a fotografií rozcuchaný od větru z okénka u své pojízdné krabice (Chorvatsko před Dubrovnikem od jihu)...



Obrázek 37 - ...a jeho syn ještě v době, kdy vaříč fungoval naposledy. Snídaňová polévka.



Text a foto ©: Ing. Miroslav Had (Espero)