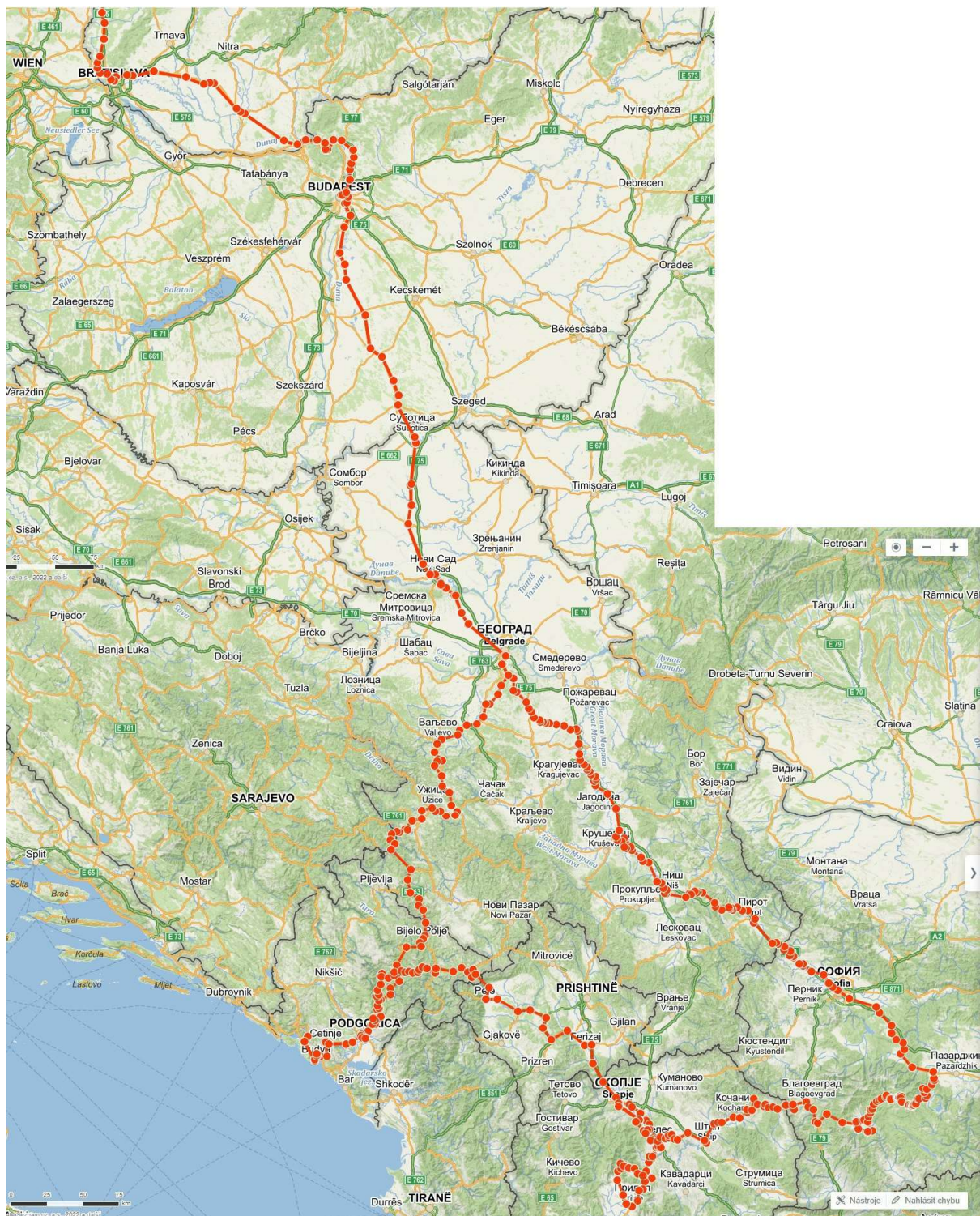


## Černá Hora-Makedonie-Bulharsko 14.3. - 19.3.2016

Když jsme ve stejné sestavě před rokem bloumali po bělehradském nádraží poté, co nám před noseм ujela Avala do Budapešti a přitom viděli odjíždět rychlík Tara do černoorského Baru, o cíli následující cesty bylo prakticky rozhodnuto.

A tak se naše cestovatelská trojka ve složení Standa + Vilma a moje maličkost vydala naším oblíbeným vlakem EC 173 objevovat další nepoznané krásy Balkánu.



<b>1.den pondělí 14.3.</b>					<b>Km 3496</b>
EC 173	Brno hl.n.		Budapest-Keleti		358
R	Budapest-Keleti		Beograd		355
<b>2.den úterý 15.3.</b>					
B 431 Tara	Beograd		Sutomore		450
<b>3.den středa 16.3.</b>					
P	Sutomore		Podgorica		41
Bus	Podgorica		Kotor		85
Bus	Kotor		Podgorica		85
Bus	Podgorica		Skopje		341
<b>4.den čtvrtek 17.3.</b>					
Bus	Skopje		Prilep		116
P	Prilep		Veles		89
P	Veles		Kočani		85
Taxi	Kočani		Blagoevgrad		90
<b>5.den pátek 18.3.</b>					
Bus	Blagoevgrad		Dobrinište		62
P	Dobrinište		Septemvri		128
B	Septemvri		Sofia		103
B	Sofia		Beograd		395
<b>6.den sobota 19.3.</b>					
EC 344 Avala	Beograd		Budapest-Keleti		355
EC	Budapest-Keleti		Brno hl.n.		358

### **1.den pondělí**

Z Brna odjíždíme včas a až do Nových Zámků je vlak solidně obsazen. Dále už jsme v kupé sami. V Budapešti máme tradiční program, nejdřív v bankomatu vybrat HUFy a ty následně proměnit za tři vynikající gyrosy. Na koleji, ze které bude odjíždět náš vlak, zatím stojí jen ruský WLAB (nový lůžkový vůz s tlakotěsnými přechody pro rychlost 200 km/h) a za chvíli je přistaven i zbytek soupravy, tvořené třemi velkoprostory A+A+B plus Bc (všechno Železnice Srbije). Ruské lůžko kontrastuje s neskutečně zanedbaným špinavým srbským lehátkovým vozem, který (jak nás vzápětí informuje jeho průvodce) nesvítí ani netopí... baterie zjevně není v dobré kondici. Za jízdy se palubní síť vzpamatuje, z topení se line pěkný smrádek a my tři plus další dva cestující v celém voze uléháme k prvnímu noclehu na cestě.

### **2.den úterý**

Probouzím se ještě za tmy a s „potěšením“ zjišťuji, že vlak stojí... říkám si no alespoň nebudem tak dlouho čekat na další vlak... a hned zas usínám. Podruhé se budím již za světla, vlak opět (nebo ještě pořád???) stojí v malé stanici někde v placaté krajině maďarsko-srbského pohraničí a my začínáme zjišťovat, co se děje. Stanice se jmenuje Mali Idoš a jak se vzápětí ukáže, stojíme zde už tři hodiny, což je přesně čas, který máme v Beogradu na přestup na náš další vlak! Příčinou je lom koleje, který je ale již opraven a my odjíždíme. Snaha strojvedoucího krátit zpoždění je zjevná a pár minutek skutečně stahuje, jenže neustále někde čekáme buď na křižování, nebo kvůli poruše přejezdu takže po starém mostě přes řeku Sáva v Beogradu přejíždíme asi minutu po času pravidelného odjezdu našeho dalšího vlaku.

Průvodce vozu radí, ať se připravíme do vozu za lokomotivu, že přestup jistě stihneme. Jenže vjezdové návěstidlo ukazuje stůj a my zastavujeme u depa v místě, odkud už je vidět prostor nástupišť. Naštěstí mě napadlo otevřít si dveře a podívat se, co je v depu nového. Dívám se taky, že u jinak prázdných nástupišť stojí náš vlak a vtom vidím, jak se přes čelo lokomotivy mihnul stín... ten vlak odjíždí!!!

No nic říkám si, máme jediný pokus...musíme ho stopnout! Zbytku výpravy okamžitě velím výstup a sám jdu proti blížícímu se vlaku, přičemž zuřivým kroužením ruky dávám strojvedoucímu návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ Srbský fíra tuto univerzální návěst bere na vědomí, vystrčí hlavu z okýnka a když na něho ještě zařvu „Zastava, my putujeme za Bar!“, brzdí dveřmi prvního vozu přímo u nás a přestupu šterk-šterk (obdoba našeho hrana-hrana) mezi dvěma mezistátními rychlíky v prostoru vjezdového zhlaví ŽST Beograd již nic nebrání☺☺☺

Do vlaku R 431 Tara (složení 2x A Željeznički prevoz Crne Gore (ŽPCG) kupátka + WR ŽPCG + 2x AB Železnice Srbije (ŽS) kupátka) nastupujeme rovnou ke hlídce železniční policie, ta nechápe kde jsme se ve vlaku vzali ale jinak je z našeho počínání velice vysmátá. Jediné, co nás nakonec mrzí je, že jsme nemohli doplnit proviant z místních zdrojů a jsme tak celý den odkázáni na zásoby z domova, černohorský restaurační vůz má totiž jako obvykle v nabídce pouze pivo Nikšičko, kafe a kořalku☺

Vlak je poloprázdný a my máme kupé ve smrdutém srbském voze sami pro sebe, užíváme si jízdu jarní krajinou (mj. prohlížíme opravené úseky trati mezi Valjevem a Požegou po loňských sesuvech), rychlost je sotva kolem padesátky a pořádně se rozjedeme až v rovném úseku před Užicí, zde také podjíždíme právě budovanou dálnici z Beogradu do Čačaku a dále na jih. Cesta z Užice je nekonečná, celých 120 kilometrů až na hranice se vlečeme čtyřicítkou, přestože stav trati se nám zdá na místní poměry vcelku v pohodě. Ani tragickou jízdní dobu dle JŘ 3 hodiny 10 minut vlak nesjíždí, zpoždění ve Vrbnici dosahuje už 40 minut (tj. 121 km za 3:50 hodin včetně dvou křižování, pro srovnání stejný rychlík před třiceti lety (v GVD 1988/89) měl jízdní dobu 1:55 hodin včetně tří křižování a stejného rozsahu zastavení, k tomu netřeba komentář). Naštěstí pasové odbavení je rychlé a i když v Bijelo Polje přepřaháme, odjíždíme včas a s drobným zpožděním vzniklým kvůli čekání na protivlak dojíždíme v pořádku do Sutomore. Cestou ještě v první výhybně hned za Bijelo Poljem a pak v Kolašinu křižujeme dvě prázdné soupravy autovozů relace Bar – Kragujevac, to je z nákladní přepravy na celém 500 km úseku vše...

V Sutomore drobně prší, ale k penzionu je to jen kousek a pan domácí už nás vyhlíží. Hned se ubytujem a po drobném incidentu se zlomeným klíčem na WC nasáváme atmosféru i pivo v nedaleké restauraci.

### **3.den středa**

Ráno navazujeme vztahy s panem domácím, jinak inženýrem ekonomie na penzi žijícím v Podgorici. Ochutnáváme vzácnou 40 let starou rakiji a jen neradi se loučíme. Jdeme se projít k moři a po doplnění zásob odjíždíme rychlíkem do Podgorice. Zde se snažím získat protekci u výpravčího a uschovat u něj batohy, je však nepřístupný a tak musíme celou bagáž vláčet s sebou na výlet do Kotoru a zase zpátky. Autobusák je hned vedle stanice a spojů do Kotoru jede několik za hodinu. Náš minibus je slušně obsazen, řidič si ale ještě vylepšuje svoje finanční skóre převozem nejrůznějšího zboží za úplaty, kromě krabic a igelitek s nejrůznějším obsahem s sebou vezeme například čtyři nové pneumatiky značky Michelin☺ Cesta do Budvy se mohutně opravuje, bohužel nás potkala i hodinová „zatvora prugi“, tak do 90 km vzdáleného Kotoru dojíždíme o hodinu a půl později než bylo plánováno. Procházíme opevněné historické centrum téměř bez lidí (stojí za to vidět) a místo předražených restaurací hledáme kousek stranou nějakou obyčejnou putyku...nakonec se naším útočištěm stává nálevna místního fotbalového klubu, kde mají jídelní lístek plný hotovek s poměrně

exotickými názvy, namátkou vybírám bumbari, škembiči nebo mučkalica – můžete hádat, o co jde (řešení je na konci textu) - v každém případě nás servírka od konzumace odradila, naštěstí☺ Tak si dáváme tradiční pljeskavicu a ražniči, v posledních paprscích slunce odjíždíme busem jiného dopravce zpět do Podgorice. Tento řidič s ničím nekšeftuje a gužva neboli zácpa nás čeká „jen“ v Budvě, i proto do cíle dojíždíme s decentním půlhodinovým zpožděním. Průvodčí v busu se zajímá, kam jedeme a hned nás posílá zakoupit jízdenky (asi očekává nával?), údajně do Skopje pojedete „small bus“. Tato informace není zrovna příjemná, i beztoho jsme z nočního přejezdu přes půl Balkánu drobátko nervózní a teď ještě máme jet maršrutkou... Kupujeme jízdenky za 23,50 EUR za osobu a na zaplněném nástupišti očekáváme příjezd busu. Dvacátá hodina v Podgorici je něco jako brněnský „rozjezd“, snad desítky busů se v tu dobu rozjíždí do širokého okolí a náš spoj stále nikde. Kromě nás už skoro všichni odjeli a s tím návaem to nevypadá tak zle, po čtvrt hodině přijíždí komfortní mercedes pro 20 lidí a kromě nás nastupuje dalších pět pasažérů, máme tedy všichni místa dost. Vyrážíme s drobným zpožděním nejprve na sever do Kolašinu, kde odbočujeme z hlavní silnice do Beogradu a míříme do 1850 metrů vysoko položeného sedla v pohoří Prokletije mezi Černou Horou a Kosovem. Během cca čtyř hodin jízdy tedy nastoupáme 1800 výškových metrů, prostor celnice je zasypán sněhem do cca 1,5 metru a silnice je dokonce profrézovaná!!! Odbavení je záležitostí pár minut, a i přes velmi vlažné tempo přijíždíme do Skopje za rozbřesku s téměř dvouhodinovým náskokem.

#### **4.den čtvrtek**

Na každém balkánském autobusáku zevluje množství taxikářů, stejně tak i ve Skopje. Jeden takový nás hned odchytil, zná pár slov německy i anglicky a je neodbytný. Jdeme se přesvědčit, jak to vypadá s naším vlakem do Kičeva – loni byl totiž v průběhu roku zrušen... V opraveném, leč velmi neútluném vestibulu visí na zdi LED televize a na ní blikají odjezdy vlaků i s čísly odjezdových kolejí, je zde i náš vlak a tak můžeme v klidu vyrazit do města na brzkou ranní obhlídku...no nejdřív se ještě zbavit taximajstra...ten neustále prudí, zjišťuje že máme namířeno do Kičeva a hned nabízí výhodnou cenu. Jeho nabídka je za chvíli na poloviční hodnotě a teprve když zjišťuje, že z kšeftu fakt nic nebude, dává konečně pokoj.

Stará muslimská čtvrť připomínající sarajevskou Baščaršiju je slabou půlhodinku od nádraží, cestou procházíme kolem podezřele hezky opravených budov... Protože je ještě tma, jen projdem okolo a teprve cestou zpět zjišťujeme, co je to za potěmkinovu vesnici – dva pseudohistorické mosty přes Vardar, několik nově postavených budov a několik desítek obrovských soch (odhadem desetimetrový Skanderbeg a další) působí v jinak zašlém hlavním městě chudé Makedonie velmi rozpačitě. Třešničkou na dortu plném kýčů jsou tři „lodě“ v korytě Vardaru – jedná se o několikapatrové restaurace, vybudované přímo na říčním dně, příšerné...

Plni dojmů jdeme zpátky na nádraží. Čas odjezdu našeho vlaku se blíží a nikde žádný pohyb, to nevěstí nic dobrého! Na vedlejším nástupišti stojí výpravčí a tak jdu za ním na rozumy. Odpověď na můj dotaz je stručná: „Nema mašina, nema voza“ čili není lokomotiva, není vlak... Když ale zjišťuje, že jsme kolegové, tak se rozpovídá a další konverzace probíhá přímo v suterénní dopravní kanceláři, kde jsme postupně představeni několika dalším zaměstnancům stanice. Mimo jiné si fotím i nákretné jízdní řády (celá Makedonie je na třech tzv. plachtách☺) a náš vlak do Kičeva tam samozřejmě je také zakreslen, i když už rok a půl nejedí (stejně tak data v LED televizi ve vestibulu nejsou „živá“ jak by se mohlo zdát – je to prostě na rok dopředu nahraný plán jak by vlaky měly jezdit).

Nechceme celý den promarnit ve Skopje a tak jdeme na autobusák, odkud stále něco někam odjíždí – volíme nám dobře známou Bitolu s tím, že pro zpáteční cestu využijeme vlak. Během cesty (za Velesem potkáváme nákladní vlak z Řecka v čele s emeričkou dieselem) je ale jasné, že z časových



důvodů až do Bitoly dojet nestihneme. Vystupujeme tedy v Prilepu, což je větší podhorské městečko asi 135 km od Skopje. Při procházce náhodně nacházíme úžasný bazar jako někde v Orientu a za pár korun nakupujeme různé dobroty. Zbytek času pak trávíme sledováním odpoledního ruchu a konzumací lahvového Zlatan Dabu.

Nádraží v Prilepu prošlo důkladnou opravou a před příjezdem vlaku je nástupiště zcela zaplněno, veškerá frekvence se následně musela namačkat do útroby třídílné španělské jednotky značky Macosa. Sedám si hned za říu, který má celou dobu dveře do kabiny dokořán a průběžně svým kamarádům poskytuje zkrácený kurs strojvedoucího. Když vidí můj zájem, i já dostávám výklad v makedonštině, bohužel jen teoretický☹. Přijíždíme do Velesu (budova také nově opravena!), kde se máme křížovat s dalším vlakem do Bitoly. Namísto motoráku však přijíždí elektrika řady 441 se dvěma vozy (tedy náhradní souprava) která samozřejmě dál jet nemůže, bude se vracet zpět do Skopje a všichni cestující si proto budou muset přestoupit. To nás nechává v klidu, my máme do odjezdu našeho vlaku směr Kočani hodinku čas a tak jdeme prověřit kvality nádražní hospůdky. Obsluha je pomalá a než si stihneme objednat něco k snědku, blíží se čas odjezdu. Stihneme si ale aspoň v okýnku objednat tři pljeskavice, načež se jeden z členů výpravy vydatně pokydá ingrediencemi opustivšími vrchovatě naplněný pita chléb☺

Odjezd vlaku do Kočani je malý svátek, na trati je totiž v provozu právě tento jediný spoj večer tam a ráno zpět. Přes tuto „nabídku“ je vlak až do cílové stanice slušně zaplněn a traťová rychlost se stále drží kolem sedmdesátky! Škoda jen že nejede klasická souprava s „emeričkou“ a my drkotáme zuby ve španělské Macose, která je v mnohem horším stavu než ta která nás přivezla z Prilepu a bohužel netopí.

Do Kočani přijíždíme s náskokem přes deset minut a hned vyhlížíme autobus v naději, že stihneme domnělý odjezd do Delčeva. Paní na autobusáku naše naděje chladí k bodu mrazu, dnes tímto směrem již nic nejede!!! To nám však neubírá na optimismu, všude stojí taxikáři a my si mezi sebou určujeme cenový strop 20 EUR / osoba. Hned první oslovený řidič nabízí odvoz do 90 km vzdáleného Blagoevgradu za 50 a tak ani nesmlouváme. Protože je asi problém jet makedonským taxíkem do ciziny, taxikář nás veze do vsi ke svému známému a kde přeseďme do jeho civilního auta, holt operativa☺ Silnice je v dost hrozném stavu a v jednom místě je v celé šíři zavalená skalním sesuvem v rozsahu několika stovek tun. Na bulharské straně je silnice pěkná a hned za čarou už je v dálce vidět světla Blagoevgradu, tuto cestu stejně jako přejezd přes Prokletije si ještě někdy musíme dát i za světla... Za chvíli už přejíždíme zánovní dálnici ze Sofie a bez problémů přijíždíme až před náš penzion. Pan domácí už mně volal do Makedonie aby se ujistil, že skutečně přijedeme a tak nás očekává. Pokoj je vzhledem k ceně skutečně luxusní a také luxusně vymrzlý. Jediný zdroj tepla představuje klimatizační jednotka, ale než vypijem s panem domácím dvě piva na dobrou noc tak už se v pokoji dá žít. Po noci strávené v autobusu a celý den permanentně vysoké hladině adrenalinu usínáme v mžiku.

### **5.den pátek**

Ráno vstáváme brzy, podle vyhledávače jede totiž naším směrem do Razlogu ráno jediný bus, a to v 6:20 hodin. Po příchodu na autobusák se ukazuje, že existuje i další spoj v sedm hodin, pokračující z Razlogu do Goce Delčeva. To je pro nás výborné, dostaneme se tak až do Dobrinište, které jsme původně vůbec neměli v plánu. Tak jdeme ještě na kafe do sousední pekárny (výborné pečivo) a přesně úderem sedmé se staříčká Setra s řidičem stejného věku zvolna vydává na cestu nejdříve údolím Strumy do Simitli a pak bočním údolím vzhůru až na náhorní plošinu, sevřenou horskými masivy pohoří Pirin a Rila. Ve dvacetimístném busu nás jede kolem deseti, větší výměna frekvence (a taky přestávka na kafe) je až v Razlogu. Pak už přes známé zimní středisko Bansko přijíždíme do cíle a

s úlevou zjišťujeme, že souprava osobního vlaku, která má být po následujících pět hodin naším domovem, je v přilehlé železniční stanici již připravena.

Podle našich vytištěných pomůcek by měl být odjezd již za pár minut a tomu odpovídá i motor lokomotivy v chodu, podle jízdního řádu vyvěšeného ve stanici ale do odjezdu zbývá ještě hodina. Jdu se ujistit k výpravčímu, dle balkánské tradice je s ním ve službě i pokladní, výhybkář a samozřejmě přednosta stanice. Když přičtu strojvedoucího s pomocníkem na lokomotivě a vlakvedoucího s průvodčím v soupravě, jsou prozatím zaměstnanci nad cestujícími ve výrazné převaze...

Po procházce a nákupu v místní Jednotě zaujímáme místo v prvním voze. Strojvedoucí mezitím nahodil parní generátor a proudící pára halí soupravu do bílých oblak. Odjíždíme včas a v každém ze čtyř vozů jede asi deset lidí, tak je to až do poslední obydlené vesnice v horském údolí, bývalé stanice Černa Mesta. Přes avramovské sedlo je frekvence slabší, ale od Velingradu už je souprava opět obsazena velmi slušně. Poslední úsek za Varvarou projíždíme svižnou šedesátkou a jízda je nečekaně klidná. Za chvíli jsme v Septemvri a obdivujeme desítky odstavených úzkorozchodných nákladních vozů, které za minulého režimu obsluhovaly zejména chemičku v Razlogu. Po jejím krachu ve druhé polovině devadesátých let nákladní doprava na celé trati zcela vymizela.

Normálněrozchodná část stanice i oba přilehlé traťové úseky procházejí „koridorizací“ ovšem v balkánském stylu (jistá podoba s počátky výstavby koridorů u nás před dvaceti lety), z celé stanice zbyly jen dvě koleje, bez zabezpečení a bez návěstidel, současně výluka jedné traťové koleje na obě strany v úseku dlouhém skoro 30 km... Propustnost nestačí ani na prořídilý bulharský grafikon a hodinová zpoždění jsou proto na denním pořádku. Náš vlak má zpoždění jen 20 minut, které překvapivě i přes neskutečně nízkou rychlost (jedeme stále jen kolem 50 km/h) do Sofie sjíždí na nulu. Cestou v Belovu čeká na křižování náklad do Turecka s rumunským šestikolákem vpředu a plecháčem na postrku, tvořený z větší části slovenskými vozy řady Hadgs.

V Sofii máme čas na obhlídku rekonstruované staniční budovy a nástupišť (dle chlubicích panelů ve vestibulu to stálo cca 1 mld Kč, ale vůbec nešáhli na svršek, troleje ani zabezpečovačku, třeba podchod je bez elektronických informačních panelů, stále nejedou eskalátory atd atd. Mělo být hotovo 31. října 2015, ale kdoví jestli to stihnou aspoň do letošního léta... Jdeme na procházku městem a případně i večeri, Standa náhodou v jedné z bočních ulic objevil starou stylovou restauraci, kde si dáváme závěrečnou baštu naší cesty. Z obsáhlého menu vybíráme jehněčí kebab podávaný v rozpálené keramické misce, žádný popis nemůže vystihnout tu skvělou chuť... Ale odjezd našeho nočního rychlíku se blíží a tak kráčíme zpět. Souprava mezistátního vlaku do Beogradu je tvořena dvěma velkoprostory (ala Bdmtee ČD) a jedním lehátkem, všechno Balgarski državni železnici, BDŽ. Představa strávené noci v nevytopeném smradlavém bymáku je dosti hrozná, naštěstí bodrý bulhar v lehátku má volno a když zinkasuje od každého z nás 10 EUR (bez dokladu, pochopitelně), spokojeně usínáme.

### **6.den sobota**

Do Beogradu máme přijatelné hodinové zpoždění, do odjezdu EC Avala času tak akorát a tak spokojeně snídáme vynikající čerstvě připravenou pljeskavici. Na dlouhou cestu patřičně vybaveni několika Jeleny odjíždíme zpola obsazenou Avalou (řazení 3xBmz + WRmz + Amz, vše kupátka MÁV) směr Novi Sad a Budapest. Úmorná celodenní cesta (cca 350 km = vlak 8,5 hodiny, auto 3 hodiny...) je momentálně nutným zlem za každý balkánský výlet, ale třeba srbové tu trať někdy opraví.

Když vypijeme všechno pivo, jsme na hranicích s Maďarskem a začíná další pašerácká odyssea. Tentokrát je v hlavní roli parta maďarských důchodkyň (věk 70+), každá vybavena taškou typu RVHP a několika igelitkami. Celou akci šéfuje mladík bez zavazadel, který následnou lustraci babek sleduje z pohodlí jídelního vozu. Babky se snaží vetřít k nám do kupé se zjevným záměrem uschovat část

kontrabandu do našich batohů. To už známe z minulých cest, tak rázně babky vytlačujeme na chodbu. Ty po nezdaru okupují vedlejší kupé, jedna z nich je vybavena akušroubovákem, kterým zručně demontuje stropní kryt a cpe za něj černé igelitky, zatímco druhá babka drží hlídku na chodbičce a nelibě nese, když celou akci se zájmem pozorují. Za chvíli přichází celníci rovněž vybaveni akunářadím a žebříkem, babky už asi znají takže strop kupé jde ihned dolů a pytle s obsahem lahví s chlastem opouští své majitele. Babka hlídačka dělá že se jich to netýká a celník spokojen s úlovkem si jich taky nijak nevšímá...

Část cesty po srbském území je zejména v úseku za Novim Sadem nezáživná, ale vlak alespoň rozsahem zastavování působí jako rychlík. Zato pokračování cesty po Maďarsku je naprostou degradací dálkové dopravy. Stojíme doslova u každé vrby, když už to nemůžeme vydržet, jdeme to zapít do jídelního vozu. Obsluhu představují dvě maďarky, znuděné k smrti. Menu je lákavé (tři polévky a asi deset hlavních jídel), bohužel vzápětí vyjde najevo že k jídlu nemají nic kromě guláše a polévek. Vrcholem zoufalství je přinesený lahvový Staropramen poté, co jsme si objednali místní Soproni...

Naštěstí už jsme v Budapešti a usedáme do posledního dálkového vlaku, který nás doveze až do Brna. Nejvíc se těšíme na točenou plzničku ve voze JLV, obsluha je vynikající a tak těch plzní bylo nakonec několik☺. V Brně jsme včas a naše další putování je u konce.

©MilanS 2016

řešení kvízu: škembiči = srbsky vnitřnosti neboli pajšl☺