

Mouzovský urnál

XI. ročník

1997






číslo 3

ZÁPISKY CESTOVATELE

S Marianem a Kosou přes půlku Evropy až do Anglie
(na obrázku opatství Nottingham z jedoucího kamionu)



Co najdete uvnitř

-  **Informační servis** 2
informace o tom, co bylo, je a bude
-  **Pohromy nejen živelné** 3
jak je možné přijít o střechu nad hlavou
-  **Nová doba**..... 5
epizoda ze zlaté horečky
-  **Zápisky cestovatele (2)**..... 6
exkluzivní Marianova reportáž z cesty kamionem s Kosou do Anglie - přes západní Evropu do Anglie
-  **Slavné výroky** 12
nejoblíbenější rubrika Nouzovského Žurnálu

Nouzovský Žurnál, ročník XI, číslo 3
Vyšlo 6. června 1997 v Kolíně
Uzávěrka čísla 1. června 1997



INFORMAČNÍ SERVIS

◆ Termíny výprav:

14. června

Termín tábora:

28. června - 19. července

12. července - návštěvní den

◆ Nouzovský Žurnál v roce 1997 vyjde:

č.4 - 29. června

č.5 - 3. října

č.6 - 5. prosince

◆ Tábor se blíží a vy už asi víte, že letos bude jeho začátek netradiční. Ano, na tábor se pojedete vlakem. Nebojte se, zavazadla si nebudete muset vláčet s sebou, o jejich dopravu bude postaráno. Takže v čem je problém? No ano, kdo vám vybaví stan různými poličkami, podlážkami, kdo vám vybalí a poprvé urovná věci do stanu, když ne rodiče? Samozřejmě že vy sami za pomoci vašich starších kamarádů a vedoucích. Musíte se přece učit samostatnosti. Rodiče by stejně brzo odjeli a co vy pak bez nich? Ani byste nevěděli, kde co máte hledat. A to ještě nevíte, že si nejprve budete muset postavit stan.

Život je změna a nic nevydrží věčně při starém. O tom vás přesvědčí i hlavní vedoucí tábora, Slon. Přejeme mu hodně zdaru a pevné nervy.



POHROMY NEJEN ŽIVELNÉ

Už několik let se setkáváte na stránkách Nouzovského Žurnálu s vyprávěním o živelných pohromách ohrožujících náš tábor. Vítr, voda, oheň, to jsou živly, které dokážou hodně. A když jim k tomu ještě někdo pomůže...

8. květen 1997 se navždy zapíše černým písmem do historie tábornického klubu Oregon. Dva nejmenovaní staří táborníci si ve srubu na oregonském tábořišti na noc zatopili v krbu a před spaním jej pořádně naložili. Probudil je dým a než se nadáli, byl srub v plamenech. Z krbu vypadly žhavé uhlíky jednak na podlahu a jednak škvírou pod podlahu, kde se nacházel letitý a dobře proschlý prach, dřevěné špony a možná i nějaký papír. Vše pak bylo dílem okamžiku. Ze srubu a přilehlé kuchyně zbyl jen zděný komín, trčící k nebi uprostřed spáleniště jako memento. Oregoni určitě nezapomenou a před letošním táborem se při stavbě provizorní kuchyně ještě pěkně zapotí.

Pokud by si někdo myslel, že nám se to nemůže stát, tak je na omylu. Měsíc před touto událostí mohl podobně dopadnout náš srub. Když se Křečci vrátili ze srubu, kde oslavili velikonoce, hlásil Šed'a na poradě vedoucích katastrofální stav kamen, protože v nich opadal šamot. Dva týdny na to, 12. dubna se na tábořišti konala vlajková hra, kterou organizovali Kuba a Herouš. Byla zima, takže se v kamnech zatopilo. Díky neexistujícímu šamotu v horní části kamen se rozžhavl vnější plech do červena. Azbestová deska na stěně u komína statečně držela nápor, ale dřevěná polička nad kamny vzala za své. Naštěstí bylo nablízku dost lidí, aby se podařilo včas požár zlikvidovat. Vlajková hra se totiž pro nepřízeň počasí a nedostatek účastníků nehrála. Co by se však dělo, kdyby byli všichni v lese a jen občas někdo zaskočil příložit, kdo ví.

Vzpomeňte si na tyto události pokaždé, když budete zatápět. Nikdy dopředu nevíte, co se může stát.



A jako bychom si na to nestačili sami, pár dní na to zahrozila i sama příroda. Nad údolím se přehnala vichřice a dva stromy nad bankou nápor nevydržely. Padly k zemi a s sebou vzaly ještě tři další. Celkem tedy padlo pět stromů přímo nad bankou. Naštěstí pro nás se stromy položily na svah, takže se nic nestalo, jen kořeny nadzdvihly banku asi o 10 cm. Ještě se divíte, proč se na táboře provádí evakuace okolí srubu, když fouká velký vítr?

Jak to vypadá, stromy na svahu nad naším tábořištěm se budou v dohledné době muset kácet (koneckonců v plánu už byly). Doufejme, že ruka dřevorubce bude stejně jistá a milosrdná jako ruka přírody.



NOVÁ DOBA

Výpravu 5. dubna 1997 pořádali Koza a Slon. Jejím námětem byla zlatá horečka. Průzkumníci se vydali na zlatonosné kamenné pole ne daleko Bud vyzbrojeni majzlíky a kladivy na dobývání zlata ze zlatých žil. Když dorazili na místo, kde již byli Kozou a Slonem očekáváni, na okolních kamenech se blyštěly zlaté žíly a sem tam se po zemi povalovaly zlaté a stříbrné valouny. Průzkumníci se dali do díla. Ukázalo se, že kámen je značně tvrdý a dolovat zlato není žádná legrace.

Vytěžené a nalezené zlato Koza a Slon vykupovali za tatranky a bonbóny.

„Je toho nějak málo,“ konstatoval Koza, vytáhl zlatou barvu ve spreji a rozmýšlel se, jestli ještě nemá přidělat nějakou žilu.

Po úspěšném zakončení těžby ještě všichni postavili pamětní mohylu korunovanou zlatým kamenem umístěným na jejím vrcholu (museli počkat až zlato uschne). To už začalo sněžit a zima byla jak na Aljašce. Jaro už asi bylo začátkem března, léto tento čtvrtek a podzim jsme vynechali. Na druhou stranu, co chceme od dubnového počasí.

Po páté hodině se Průzkumníci vydali na zpáteční cestu do Hatí na vlak. Vlak byl poloprázdný, takže měli pro sebe celý vagón.

Za Ratboří Slon usoudil, že by si měl odskočit. Na záchodě však bylo obsazeno.

„Slone, tam je...,“ začali Křečci, kteří seděli vedle, ale Slon ponořen do svých problémů je nevnímal.

„Dělej, dělej,“ zahučel do dveří.

Ty se vzápětí otevřely a vyšla paní průvodčí. Křečci se mohli uválet smíchy.

„Promiňte, já myslel, že je tam někdo od nás,“ omlouval se Slon.

„To jste mi to nemohli říct?“ nadával pak Křečkům.

„Když tys byl moc rychlej,“ konstatoval Šéd'a.

Je nová doba, jak praví klasik. Host vyhazuje vrchního, cestující průvodčího.



ZÁPISKY CESTOVATELE (2)

(vypráví Marian)

Cestou do Drážďan sjíždíme vlastně na druhou stranu Krušných hor. Jedeme údolím, s horským potůčkem se přetlačujeme o místo a najednou a najednou se vedle mne z noci vynoří přízrak jako z westernu. Těsně vedle nás jede čoudící nefalšovaná parní lokomotiva, ale taková malinká. Za ní tři vagónky a v nich lidi jedoucí z práce. V jedné vesnici křížujeme trať. Dáváme jí přednost a podle rozchodu vidím, že jsme měli tu čest s úzkokolejkou.

Asi po hodině se dostáváme do Drážďan, které jsou v plném ruchu večerního velkoměsta. Provoz je hustý, ale plynulý. Po několika umleitunzích (objížďka) se dostáváme na výpadovku směr Erfurt. Probírám kazety a nacházím Kabát. Potom celý týden hlavním hitem je, je, je... No a je to tady. Nevím. Ach ta skleróza. Já si ale vzpomenu. Ale později.

Ve 21.30 jsme 30 km od Erfurtu a Kosa zajíždí na parkoviště. Okamžitě usíná.

Přesně ve 22.00 se probouzí a jedeme dál. Zdá se mi to brzo, ale mlčím. Tak jsem se taky natáhl a usnul. Nejdřív to nešlo, ale jak jsem myslel na to, jak to nejde, tak to najednou šlo.

O to rychlejší bylo probuzení. Palubní hodiny na mě mrkly 23.55. Auto stojí, je ticho, světla svítí. Kosa zhroucen na volantu. Tak přece jen je chlapec rozumný, pomyslel jsem si. Prostě těch prvních 30 minut bylo málo, tak to raději zapíchl hned po tom, co slyšel, jak spokojeně oddechují. Zajel na parkoviště, ale bylo plné, a tak zůstal stát tak, že nám kus návěsu čuměl do odstavného pruhu dálnice. Proto ta rozsvícená světla. Jak jsem se začal soukat ven na sedadlo, tak se Kosa probudil a jeli jsme dál. Živě jsme rozmlouvali, oba s vědomím, že to je to nejlepší proti spánku.



Středa 30. října 1996

Po dalších třech hodinách jízdy jsme u Kolína nad Rýnem. Zastavujeme na parkovišti a jdeme spát. Prostě Kosa od poslední dostal rozum a jede tak, jak se má. To je s odpočinku. Tachograf velí, že budeme odjíždět 30. 10. 96 v 11.00. Spíme tedy plných 6 hodin.

V deset se probouzíme a nastává krmení. Máme čaj, sůšu, vepřové ve vlastní šťávě, chléb a OKURČIČKU (díky Leničko). Pak probíhá ranní hygiena a ve 12.20 vyrážíme dále.

Po hodině jízdy přijíždíme po objezdech ke Kolínu a přes velký most přejíždíme Rýn. Snad právě tady se setkali Rusové a Američani na konci 2. světové války. Vpravo v dálce je vidět City s katedrálou a na řece velké tlačné a vlečné lodě.

Projíždíme krásnou krajinou osvětlenou sluncem, které se dere zpoza olověných mraků. V dálce na severu je tušit nějaký průmysl nebo elektrárny. Valí se odtud velké chuchvalce kouře nebo páry. Je to krásné divadlo. Blížíme se k belgické hranici. Dálnice vede krásným listnatým lesem. Něco jako Kersko. Lidé pracují na polích a snad všichni mají koně.

Je 14.00 a překročili jsme belgické hranice. Nikdo si nás ani nevšiml. Pokračujeme na Bruggy za hovoru o ovaru, že až přijedeme domů, tak si někde dáme. Nebo ne. Udělám ho doma a pozvu Kosu. Kosa na to, jestli může vzít děti. A já že jo, ale jestli to jedí. A on že ne, ale že je chce vzít s sebou. A já na to, že tak teda jo.

Cesta hezky odsejpá a v 15.45 jsme v Bruselu. Fotím z jedoucího auta nějaký moc velký kostel. Je doba špičky, a tak je tady zácpa na okruhu. Ale jen malá. Co by za ni Kosa dal. Uháníme dál a najednou vidím odbočku z dálnice na Maastricht. A zase dlouhé nadjezdy a rovinu.

Začíná se stmívat. Tankujeme, něco pojíme a v 18.35 vjíždíme do Francie. Lépe řečeno do koridoru směřujícího do Calais (čti kalé). Takže vlastně jsme a nejsme ve Francii. Prostě jsme neprojeli žádnou celnicí, jen v takové roztahané vesničce, kde vede silnice těsně vedle plavebního kanálu, je cedule, že nás vítají ve Francii. U cedule postá-



val kohout.

Odbočujeme k rampám na trajekty. Vítá nás úředník v budce stejně vysoké jako auto. Proto si mohou říct s Kosou vše hezky z očí do očí. Dáváme mu pasy a on nám vystaví palubní lístek pro nás dva a truck. Protože můj pas vzal jako první, zní lístek na moje jméno. Dostáváme všechny papíry zpět a řadíme se na rampu č. 7 a večeříme. Doufám, že ta večeře ve mě vydrží. Zprávy o hurikánu jsou ty tam a moře je celkem klidné. Vyplnili jsme lístečky pro hlášení, kdo je na lodi, pro případ nehody a hlášení pro imigrační úřad v Anglii. Kam jedeme, co vezeme a jiné důležité otázky. Nalodit se máme ve 20.45 a asi po dalších 30 minutách, až ucpou hadrama všechny díry, bychom měli odrazit od kontinentu.

Je 21.10 a odrážíme. Je to zvláštní pocit. Fouká vítr, trajekt se kolébá a já usilovně žvýkám žvýkačku proti nevolnosti. Jeden nikdy neví. Náš kamión je zaparkován pod čarou ponoru, tak raději беру tašku s hygienou a vyrážím na druhou palubu.

Vrývám si do paměti, kudy jdu, abych náš truck zase našel a nemusel po přistání sedět v přístavu a brečet, že jsem se ztratil. Celkem lehce vybíhám čtyři patra a ocitám se na palubě druhé třídy, kde jsou obchody, restaurace, freeshopy a taky sprchy a záchody. Vše jmenované v bezvadné kvalitě. Zabírám si jedno umyvadlo a konám hygošku. Dvakrát jsem se lehce řízl, ale zkuste se holit, když vám utíká koupelna pod nohama. Kosa činí totéž v sousedním boxu. Já pak odcházím zachumlán do šály a čepice na horní palubu, kde se shromáždilo asi deset nejotrlejších nebo možná nejromantičtějších lidí z trajektu, a hleděl jsem do vln za lodí, na vzdalující se pobřeží, na lodě plující opačným směrem a na vlny, které teď na volném moři začínají nabírat na velikosti. Ty jsou cítit na pohybu paluby a vidět jen v omezeném světle trajektu. Kosa se usadil na jedné chodbě do pohodlného křesla a usnul. Já jsem vydržel na otevřené palubě celou cestu. V dálce v ten moment, kdy se ztratí z obzoru pevninský břeh, se na opačné straně objeví bílé doverské skály.

Po jedné hodině a dvaceti minutách přistáváme v Anglii. Jdu do podpalubí a jaké je mé překvapení, když nalézám v minus čtvrtém



patře osobní automobily. Vybíhám znovu na palubu, kde už není ani živáčka, jen stevardi uklízejí a diví se, co tam dělám. Ve vteřině jsem zjistil svůj omyl a nacházím správné schodiště a dole náš truck. Kosa už žhavl motory podle pokynů posádky, která řídí výjezd z trajektu. A najednou vidím, že jsem si mohl ušetřit dvoje schody, protože vedle nás vyjíždějí ona auta, která jsem viděl při prvním nepovedeném sestupu. Ona byla jen za plechovou stěnou, která odděluje nákladáky a osobáky a mohl jsem ji obejít, kdybych se pořádně podíval. Holt, chybami se člověk učí.

Přišla řada na nás a vyjíždíme na ostrovy. V celním prostoru jedeme ještě vpravo, ale mimo něj už vlevo. A nejen to. Je tu o hodinu méně. Doverské skály jsou bílé jako sníh a jsou v nich vykutány malé komůrky v kříži. Celník nás pustil a vyrážíme do Londýna, kde v části Eastend se nalézají sklady Scanspedu.

Po hodině jízdy jsem si už zvykl, že protijedoucí auta mívám já. Přiblížili jsme se Londýnu a musíme se dostat přes Temži. Jedním směrem to jde pod vodou tunelem a druhým směrem nad vodou po mostě. Nyní nás čeká varianta první. Nacházím v drobných jednu libru a jsem instruován Kosou, jak se mám zachovat. Přijíždíme k výběřčímu mýta. Závor kam oko dohlédne, a tak to odsejpá. Hodím libru, závora jde nahoru a my dolů do tunelu. Při umělém osvětlení se mi zdá, že jedeme stále dolů, ale v půlce se to lomí a jedeme do pořádného krpálu. Už jsme venku a už vidíme ukazatele Grays, to je ta čtvrt', kam jedeme.

Motáme se po dálničních nadjezdech a podjezdech tak, že i já, který si myslím jen tak nezabloudím a navigace je mým koníčkem, jsem totálně zmaten. Kosa ne. Krouží volantem vpravo, vlevo, řadí, brzdí a hle, už jsme mezi typickou anglickou zástavbou. Malinké cihlové domky, kam jen oko dohlédne. Všude křižovatky s kruhovými objezdy, do kterých se jen tak tak vejдем pro délku soupravy. Naštěstí řidiči chápou pravidlo, že kdo je větší, má tady přednost. Míváme několik obchodů a hospůdek na jakési místní hlavní třídě a náhle Kosa vykřikne, že už to poznává, a odbočí vpravo a hned zase vpravo a jsme na dvoře. Tedy před dvorem a podle známého pravidla tarasíme vjezd do objektu. Je 11.20 p. m. a jdeme spát.



Čtvrtek 31. října 1996

Je 6.00 a. m. a ozývá se tlaková houkačka. Anglání nemůžou do práce. Však my víme. Vstáváme, foukáme vzduch a vyjíždíme na dvůr. Kosa šel do sprchy a já dělám snídani. Je 7.00 a Kosa se vrátil ze sprch a neuvěřitelně voní. Po krátké diskuzi na toto téma uznávám, že jeden nemůže vonět a druhý smrdět a odcházím do sprch taky. Jak se sprcha používá, jsem se ale dozvěděl až při návratu. Prostě jsem se mydlil ve studené, splachoval ve vřelé, a tak dokolečka. Ale výsledek se dostavil. Teď voníme oba.

Anglání mají dost času. Ti důležití chodí do práce v 9.00 asi jako u nás. Takže mimo dvou půvabných policistek, které vyšetřují rozbité sklo nějakého Turka, není co pozorovat.

Je deset a vykládáme. Před tímto manévrem jsem málem zabil Kosu. Chtěl jsem mu pomoci a otevřel jsem dveře u kabiny, že vyskočím z auta, a on do těch dveří napálil hlavou, protože v momentě, kdy je měl vidět, mu splynuly s bílou oblohou. Rána to byla veliká a já myslel, že to je konec. Klesl na kolena, asi minutu byl totálně otřesen. Ve mě by se krve nedořezal. Začal jsem ho oplacávat a zjišťovat škody. Za chvíli se vzpamatoval a když měl na čele bouli jak slepičí vejce, tak se i usmál. Víím, že jen naše kamarádství mě zachránilo před pověšením do průvanu. A aby se to nepletlo, tak na sebe Kosa vyžil asi dvacet litrů vody, když odplachtovával zadek návěsu.

Lustry, protože jsou křehké, se vykládaly ručně. Při mé otázce, zda mohu pomoci, mi bylo zdvořile odpovězeno, že nikoli, abych nepřišel k úrazu.

Je 11.30 p. m. a lustry se ještě vykládají. Za nimi leží štučky látek. Doufám, že nezavalí pracovníky skladu. Dnes už v Nottinghamu určitě nestačíme vyložit. To už je jasné.

Konečně skončili. Zaplachtováváme a vyjíždíme. Vtom za námi vyběhá jeden Anglán, vrátil nás zpátky a že musíme ještě čekat na celníky. Kosa couvnuł a šel volat do Čech. A stojíme a čekáme.

Jíme a čekáme. Spíme a čekáme. Chodíme čůrat a čekáme.

Je 15.20 p. m. a odjíždíme bohatší o fax z ČR, který říká, že inže-



nýři jsou blbci a my se zítra přetrháme. Dnes musíme dojet do Nottinghamu a přenocovat. Zítra vyložit látky. Přejet do Lancasteru naložit obráběcí frézu. Pak do Ketteringu naložit tři tuny bot a pak zpět sem do Grays pro sběrnou službu pro ČR. No prostě chuťovka.

Od našeho příjezdu do Anglie stále prší až na pár několikaminutových přestávek. Obloha leží skoro na zemi takových 100 až 150 m. Vyjíždíme na okruh okolo Londýna, napojujeme se asi 10 km od letiště na dálnici na Nottingham. Je celkem hustý provoz. Tu a tam stojíme, ale jen krátce. Hodnotíme řidičky ve vedlejších pruzích a tak podobně se bavíme. Já taky rád Kosovi zazpívám, ale Kosa to nemá rád a pouští rádio. Míjíme venkovská sídla jako vystřížená z Profesionálů. Všude pastviny, veškeré pozemky oplocené živým plotem, golfová hřiště, staré nízké duby, no prostě anglický venkov. Velký kontrast s domky krajových čtvrtí Londýna. Některé, tedy většina, jsou tak úzké, že jsou široké na délku normálního osobního auta. Nechápu, jak v nich mohou bydlet.

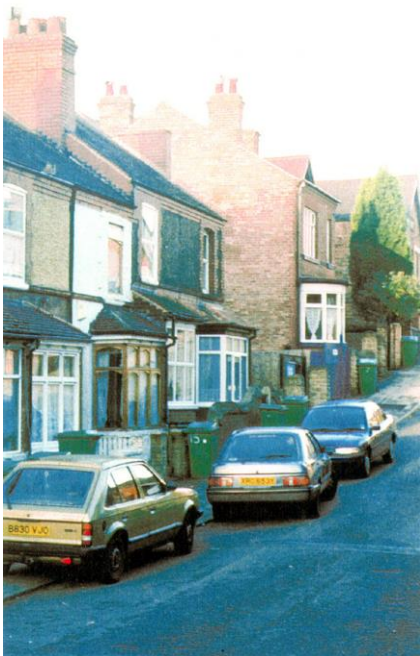
Setmělo se a s rostoucí tmou sílí i déšť. Blížíme se k Nottinghamu. Kosa hledá plánek a já se snažím navigovat a zjišťuji, že v tom matném osvětlení kabiny jsem úplně slepý a opravdu budu muset k oční. Jednou nebo dvakrát zastavujeme, abychom se lépe podívali do mapy a noříme se více a více do centra Nottinghamu. To usuzuji podle hustoty provozu, množství obchodů a konečně i podle mapy. Naše adresa na vykládání leží na opačném konci města, než jsme do něj vjeli, a tudíž mé úvahy o centru jsou správné. Projíždíme centrem a kruhové objezdy na křižovatkách jsou menší a menší a když na nich jsme my, tak už nikdo jiný. Také přechody pro chodce jsou řidičskou zkouškou. Je to zúžené místo silnice a navíc na asfaltu rychlostní retardéry, takže co přechod, to výzva patníkům, lampám a zábradlím.

Pokračování příště



SLAVNÉ VÝROKY

- Sysel: To jseš Eliško celá ty.
Eliška: Co to jsou celáty?
- Aleš: Dneska bude doma slavnostní oběd, protože sestra odjíždí pryč.
- Tomáš S.: Viděl jste někdo Báječná léta pod psa?
Eliška: Super! Není to špatný. No, nic moc.
- Zbyněk: Nezůstalo tam něco?
Slon: Nevím.
Zbyněk: Tak to je dobrý.



Tak daleko ještě Nouzovský Žurnál nebyl. Díky Marianovi a jeho reportáži a především díky Kosovi a jeho kamionu se dostáváme až do ostrovní říše na samém kraji západní Evropy, tedy do Velké Británie, jejíž jednou částí je Anglie.

Na obrázku vlevo je poklidná ulička města Nottingham. Podle tohoto obrázku ovšem nepoznáte, po které straně se jezdí, protože i Angličané parkují, jak jim to zrovna vyjde.

Dole je přetištěn lovní lístek na trajekt Dover - Calais pro 2 lidi a 1 kamion v úhrnné hmotnosti 27,4 tun.

202950

SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS/SUIVANT LES TERMES ET CONDITIONS
96

P&O European Ferries
Scansped (UK) Limited

ISS AGENT ID

DATE OF ISSUE **02NOV96** ISSUING OFFICE CODE
PLACE OF ISSUE

FARE BASIS

NAME/REF
M JANKULIK

XO FROM **DOVER (Eastern)** DATE **02NOV04:00** TIME-HEURE
XO TO **CALAIS** REVALIDATION **DOCA**

ENDORSEMENTS/ENDOS
THIS TICKET may be subject to the provisions of the convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 (the Athens Convention) and/or the Carriers conditions for carriage of passengers which incorporate the Athens Convention so far as it is not otherwise compulsorily applicable.

x2	x2	x2

FARE/PRIX DU BILLET

Tractor+Trailer	KH7175
Adults 2	KH7175

27400 KG

GROUPAGE NON HAZ **02NOV96 02:3**

STOCK CONTROL NUMBER

REFERENCE
ZUUY 4 D014034047

TOTAL

Printed in Denmark - BORING INTERNATIONAL