

Mišo Goriup

Intervju, objavljen v reviji Avto-Dom, januar 2016

[Avtorizirana verzija]



Mišo Goriup je človek, ki ima marsikaj povedati. Prepotoval je že dobršen del sveta in tekmoval na reliju Dakar. Puščava mu predstavlja neke vrste dom. Svoje izkušnje, poglede na življenje in svet je bil pripravljen podeliti z nami.

Si lastnik Toyote LandCruiser 80, na kateri piše: »Racing on asphalt is for pussies«. Zakaj?

[smeh] Mar ni jasno? Obstajata dve vrsti dirk: cestno hitrostne, na primer formula ena, potem pa je tu še druga vrsta dirk, takšnih po brezpotjih puščave, takšnih, kjer potrebuješ nekaj več. Obvladati moraš navigacijo in se tudi prilagajati terenu. To je malo težje kot samo voziti se v krogu. Tak teren zahteva celega človeka, oziroma potrebuješ posadko dveh, da sploh lahko odpelješ to dirko. Omenjeni slogan sem nekoč videl na nekem francoskem avtu in mi je bil zabaven, sedaj ima pa že pol Slovenije avto polepljen s tem napisom.

Potuješ že od malega, si potoval s starši?

Ne. Potovati sem začel na začetku 90ih. Takrat sem bil star okoli 34 let. Ko sem bil mlajši, sem počel druge stvari. Če pa govorimo o puščavi, se je vse začelo, ko je žena želela iti za novo leto v Tunis. Šla sva z agencijo. Del tistega paketa je bil tudi en klasičen izlet po puščavi, ki mi je bil všeč. Par mesecev kasneje, za prvomajske praznike, pa smo s prijatelji prišli na dan z idejo: »Kaj če bi mi to sami naredili?« Najeli smo Xsaro in se z njo odpeljali v puščavo. Tam smo se najprej zakopali, saj nismo imeli pojma o vožnji po pesku. To mi je sedaj jasno, takrat mi še ni bilo. Ampak vseeno je bilo lepo. Ko smo prišli nazaj, sem čez dva meseca takoj kupil prvo terensko vozilo: Nissan Patrol. Tako se je začelo. Hčerka je bila takrat stara 3 ali 4 leta. V puščavo smo potovali dva do trikrat letno in se tam malo vozili, raziskovali in preučili stvari. Seveda nismo imeli kaj do-

sti pojma, saj tudi nihče drug takrat ni imel pojma. Takrat smo bili še vsi zelo zelo zeleni, začetniki. Obstajal je sicer reli Dakar, vendar so bili to res šele začetki. Kasneje sem bil na nekem majhnem reliju v Sloveniji in ugotovil, da sam, z enim vozilom, pač ne moreš v puščavo. Fantom ki so offroadali sem namignil, da bi šli enkrat skupaj v puščavo in so se strinjali. To je bilo oktobra 1999. Bilo nas je kar 24. To je bil prvi »raid«. Tako se je začelo in se kasneje nadgrajevalo. Ljubezen na prvi pogled. In vsi tisti, ki sedaj hodijo v puščavo in so najbolj zagnani, so se zaljubili na prvi pogled. Ko greš prvič, veš, ali ti je všeč ali ne. In če ti je všeč, je to ljubezen za vse življenje. Prijatelj, s katerim pogosto skupaj hodiva v puščavo, je šel prvič z nami leta 2006. Pustil sem mu malo vozit, star je bil 25, 26. Ko je prišel nazaj, je kupil avto in počne samo še to. Ves svoj čas in denar je investiral v to.

Kaj te vleče v puščavo? Nekaterim je všeč pesek, drugim tišina . . .

Tudi sam sem o tem razmišljal, saj me to ljudje večkrat vprašajo. Eden glavnih adutov je vožnja. To bi ponazoril s turnim smučanjem. Zelo veliko truda vložiš, da prideš nekam, od koder se nato lahko tri minute pelješ. Zelo si se pripravljen potruditi, da bi lahko odpeljal tistih 15 zavojev po svoje. V puščavi lahko najdeš podobno popolnoma svež teren, ki ga ni še nihče vozil (ali si vsaj predstavljaš, da ga ni še nihče vozil). Tehnika vožnje ter izbira terena sta zame izziv. Ves čas moraš sprejemati odločitve. Za vsako sipino posebej se moraš odločiti, kako jo boš odpeljal. Če bo odločitev napačna, boš obtičal v pesku. To je

tisto, kar me vleče, kar je strašno mamljivo. Prideš v puščavo in prav odpelješ prvo sipino, drugo, tretjo in tudi tisočo. Poleg tega pa je v puščavi tudi mir. Ko se ustaviš, usedeš, veš, da desetine kilometrov okoli tebe ni nikogar. Velike stvari me vedno navdušujejo in navdajajo s strahospoštovanjem. Zato na primer tako prostranosti puščave kot morja presenečajo. Sevajo občutek miru. Puščava morda še bolj intenzivno, saj se morje veskozi malo premika. Puščava pa je čisto pri miru. Ko se veter umiri, daje puščava določeno vrednost. Ljudje to iščejo. Tudi sam sem eden izmed njih.

Vseeno verjetno navežeš stik z domačini?

To je pomemben del potovanja. Glede na to, da gremo v Tunizijo dvakrat na leto, ponavadi na isto mesto, se srečamo z istimi ljudmi, s katerimi smo postali že pravi prijatelji. To te bogati. Velik del te zgodbe je tudi spoznati drug način življenja, vrednote, za katere lahko rečem, da so pogosto boljše kot naše. To človeka pomirja in mu daje širino. To se vidi tudi na hčerki, ki je sedaj stara 27 let, z menoj je veliko prepotovala in ko se z njo pogovarjam, čutim, da ima večjo širino kot njeni vrstniki. Ko enkrat vidiš, da ljudje živijo v kolibah, na tleh, pa v stolpnicaх v Dubaju, veš da obstaja še tisoč drugih načinov življenja in vsi so legitimni. Mi mislimo, da je pravilno samo takšno življenje, kot ga živimo sami. Imeti dva avtomobila, en ali dva televizorja, nekje vikend in enkrat letno moriš na morje in enkrat smučat. To je vzorec in vsi, ki stvari počnejo kakorkoli drugače, so čudni. Ampak obstaja veliko različnih načinov življenja in vsi so pravilni. To spoznanje

ti daje širino.

Torej ste tak način življenja uspešno prenesli tudi na svoje otroke?

Takega načina življenja ne preneseš. To si je pridobila sama, s tem, ko je bila z menoj na potovanjih. To pa je bila od njenega 3. ali 4. leta, pa do nekje 17. leta. Kar večji del sveta je prepotovala z menoj. Ima 4 polne potne liste. Veliko smo potovali in očitno je od tega tudi nekaj odnesla. Lahko bi odnesla napačen del, veliko je na primer popotnikov, ki postanejo rasisti. Ona pa je tolerantna. Večina ljudi takoj obsodi drugačnost, drugo kulturo. Veliko lažje se je postavljati nad druge in govoriti: »Vse kar je drugačno, je slabo«. Večina niti ne pomisli, za kaj vse bi bil drugačen način življenja morda lahko dober. Mogoče to, da ne ješ svinjine ali nosiš burko ali da moliš petkrat na dan. Vsaka civilizacija, vsak način življenja ima svoje prednosti in slabosti. Potrebno je biti pošten do tega.

Zdi se mi, da je tebi enostavneje odgovoriti na vprašanje, kje še nisi bil, kot pa kje vse si že hodil?

Mogoče res. Vlečejo me drugačne stvari, takšne, ki odstopajo. Ne pritegnejo me na primer New York, Sydney, Avstralija, Nova Zelandija, Južna Amerika. Vse te države se mi zdijo precej primerljive. Nimam želje po potovanju v te dele sveta. Me pa pritegneta Afrika, v vseh možnih kombinacijah, ter Daljni Vzhod. Afrike sem se dotaknil že skoraj cele. Izpustili smo zgolj center – Angola, Uganda . . . Celino smo prepotovali od zgoraj navzdol in od spodaj navzgor. Tudi kar se tiče Jugovzhodne Azije smo prepoto-

vali že zelo veliko. Tajska, Laos, Kambodža, Burma, Filipini, Maldivi . . . Vsaka država je nekaj posebnega.

*Vsaka dežela je nekaj posebnega, si ome-
nil, države se med seboj močno razlikujejo.
Laos, Kambodža . . . Morda se masikomu to
zdi bolj kotne eno in isto, vendar verjetno ni
tako?*

Daleč od tega. Tudi Slovenija ni enako kot Avstrija, čeprav živimo zelo blizu. To so zelo različne države. Kambodža je tipična država z grdo dediščino državljanske vojne. Tam to ves čas visi v zraku. Skoraj vsak ima svojce, bližnje, ki so v tej vojni umrli. Zato tam ves čas v zraku visi nekakšna negativna energija. Nekaj drugega pa je recimo Tajska, občutek v tej državi je popolnoma drug. V nekatere države greš boljlahkotno, druge pa so bolj zaprte. Največja razlika med Afričani in nami je, da ko srečaš človeka na cesti, se mu nasmehneš in on se ti nasmehne nazaj. To je zelo enostaven test. Pri nas se ti nihče ne nasmehne nazaj, oziroma zelo redki. Vsak misli, da nekaj hočeš od njega, mu želiš prodat zavarovanje, bi ga rad oropal . . . Vsak pomisli: »Kaj hoče od mene? Ta je čuden.« Podeliti in prejeti nasmeh je daleč najenostavnejša stvar. Na Karibih so recimo zelo tipični, to je zanje najbolj normalna stvar na svetu. Ko se z nekom srečaš na ulici, se mu nasmehneš, on se ti nasmehne nazaj in gresta naprej. Nič drugega. Leta nazaj, ko sem bil na Karibih, sem bil ravno nekaj slabe volje in pride domačin do mene, me pogleda in reče: »Kaj je narobe s teboj? Lep dan je, bodi vesel!« in je šel naprej. Videl je, da sem nesrečen, se ustavil, mi rekel naj bom vesel in odšel naprej. To se sliši

kot neumna malenkost, ampak to je to. Hotel je biti samo prijazen in nič drugega. Tega pri nas ni, in tega ni niti v Nemčiji, niti Ameriki . . . To je medčloveški kontakt, ki ga mi nimamo. Gledamo praktično samo skozi interese. Ni občutka, da nekomu pomagaš samo zato, ker je to prav. Bistvo je v malenkostih, gospo peljat čez cesto, ali kaj podobnega.

*Kako pa poleg nasmeha še navežeš stik z
domačini? Jezik je ovira?*

Jezik ni nikoli ovira. Tekoče govorim angleško, nemško in francosko poleg tega pa se po malem trudim z grščino, arabščino in hebrejščino . . . Če imaš voljo, se naučiš. Na vsaki poti se kaj novega naučiš, čeprav so nekateri jeziki res težki. Vljudno je, da če prideš kot gost v državo, da se naučiš vsaj osnov: hvala, dober dan, prosim. . . Vsi se zelo pozitivno odzovejo, če se vsaj potrudiš. Ravno pred kratkim smo bili v Albaniji, kjer smo srečali zelo vernega muslimana. Na koncu smo se, kljub temu, da je znal nekaj besed nemško, pogovarjali arabsko in grško. Albanščina mi žal nikakor ne gre z jezika. V glavnem, pot za sporazumevanje se vedno najde. To je samo stvar volje.

*Kako planiraš potovanje? Vnaprej na-
tančno določiš, kam boš šel, ali je bolj im-
provizacija?*

Običajno si nekaj zaželim videti ali narediti in to je moj fokus potovanja. Bil sem recimo v Južni Afriki, ker sem hotel izkusiti rafting na Zambeziju. Malo pogledaš in si rečeš, te in te stvari so zanimive in vredne ogleda, vendar pa jih detajlno ne planiraš. Če ponazorim: pridem v Slovenijo in si rečem, da bi

bilo dobro videti Piran in Postojnsko jamo. To imam v glavi. Kako potem to speljem, pa ni zacementirano. Kadar gremo z avtom, planiramo sproti. Vozimo se, ob petih popoldan vidimo, kam smo prišli, malo pogledamo vodnike in priporočila, pokličemo za prenočišče in se dogovorimo. Odločimo se okrog štirih, petih popoldan, odvisno od tega, kje smo.

Veliko se ukvarjaš s športom? Jadranje, raftanje ... Je tudi to dejavnik, ki vpliva na izbiro potovanja?

Pravzaprav ne, oziroma zelo redko. Sem inštruktor potapljanja ter učitelj smučanja. Včasih sem se s tem resneje ukvarjal. Zelo rad tudi jadram. Zadnjih 15 let po tri mesece preživim na jadrnici. V puščavi mi je glavna vožnja, dirke po pesku, na drugih potovanjih pa predvsem ljudje in hrana. Sem pa adrenalinski odvisnik. Problem je, ko se stopnja za doseganje enake količine adrenalina dviguje. Pred časom sem se potapljal z belimi morskimi psi. Saj se mi je zdelo super, samo nisem pa začutil razburjenja, ki bi ga moral. Ko so me prijatelji v Sloveniji povabili na Zip-line nisem občutil prav ničesar, mislil sem si, da sem gotovo že čisto bolan. Niti malo adrenalina nisem občutil. In to je zelo slabo.

Veliko ljudi, ki hodijo v puščavo, tudi jadrajo, se potapljaajo, mnogi plezajo. Kot da se takšne aktivnosti povezujejo. Kaj ti meniš o tem?

To so zelo podobni športi. Pri vsem tem gre za spoštovanje. Pravi jadralci morajo imeti obilo spoštovanja do morja. Na morju in v puščavi je zelo podobno. Odvisen si od

sebe in nikjer okrog ni nikogar. To je paket stvari, ki so si podobne. Vsi, ki občutimo enako ob podobnih stvareh, imamo tudi enake hobije. Predvidevam, da nihče izmed teh ljudi prav pretirano ne igra golfa. Saj ne da bi bilo z golfom kot takšnim kaj narobe, samo je pa to čisto druge vrste šport. Nekaterim ustreza bolj ena skupina športov, drugim pa kakšna druga.

Kaj puščava zahteva od človeka?

Nauči te ponižnosti. To je zelo enostavno. V kolikor v puščavi delaš neumnosti, lahko zelo hitro tudi umreš. Ni vse odvisno od tebe. Lahko zelo malo stvari narediš narobe, pa še vedno ni nujno, da preživiš. Obstajajo stvari, ki so večje od tebe. Pri jadraniu in vožnji po puščavi je enako. Lahko imaš veliko jadrnico, pa si na morju samo pikica in enako je v puščavi. Ko si enkrat 100 kilometrov daleč proč od prvega človeka, je boljše zate, da ravnaš premišljeno. Ne moreš si privoščiti, da bi bil ošaben. Ne moreš si misliti, da držiš ves svet v rokah.

Kako naj se človek pripravi na odhod v puščavo?

Predvsem se v glavi čim manj se pripravljati in si čim manj stvari predstavljati. Mnogo ljudi si izdelava slike v glavi. Vse si že zamislijo vnaprej, če malo karikiram: Sonce bo sijalo pod tem in tem kotom in bo 37,2 stopinji Celzija. Naj ponazorim. Včasih poslušas glasbo nekega izvajalca in ti je všeč, razumeš besedilo in poznaš melodijo. Nato greš na koncert in ti isto glasbo zaigrajo malo drugače, pa si razočaran. Razlog je ta, da si že imel izdelano sliko (no, vsaj pri meni je

tako). V povprečju je 70 % ljudem puščava všeč, trpi jih mogoče 10%, pa še ti včasih naknadno omenijo, da je bilo v resnici dobro. Nismo pa vsi ljudje za vse stvari in tako je tudi prav.

Puščava seveda ni eno in ista in enaka povsod. Bil si v Libiji, Maroku, Alžiriji, Omanu ... Verjetno obstajajo bistvene razlike med puščavami.

Seveda so razlike. Če opisujemo lepoto, obstajata del Alžirije in del Libije, kjer je res lepo. Lahko samo sediš in gledaš. Tisoče enakih zaporednih sipin lahko najdeš v Mavretaniji; ogromne sipine, odlične za voziti so v Libiji, ta del puščave je sploh najodličnejši za voziti. Odvisno je, kaj iščeš. V Libiji so najvišje sipine, kjer ni nikogar in se pelješ 100 m gor in 100 m dol. Precej enostavna, blizu in relativno poceni je Tunizija, kljub temu, da je majhna. V puščavi je 20 km lahko zelo velika razdalja. Ne potrebuješ velike površine za užitek. Nekoč smo bili naveza 4. avtomobilov skupaj, skušali smo priti do točke, ki je bil oddaljena 26 km. Bila nam je popolnoma nedosegljiva. Vedno te pa vleče malo naprej, tja, kjer še nihče ni bil. Če gredo stvari narobe, je lahko tudi en kilometer zelo velika razdalja.

S katerimi avti si se vozil po puščavi? Imáš namreč veliko izkušenj z vožnjo z različnimi vozili.

Obstaja tisoč teorij. Kateri avto, katere gume, koliko pritiska, koliko nafte ... Vendar so stvari sorazmerno preproste. Najbolj modro je voziti tisto, kar vozijo domorodci. To je nekakšen ključ. Kamorkoli prideš, vsi vozijo

Toyote. Ko sem v začetku hodil v puščavo, je ladja iz Genove vozila 1x na teden. Na njej je bilo okoli 600 terencev, Suzukiji, Land Roverji, Toyote, Honde, Nissani ... Takrat smo se vsi učili. Vozili smo se bolj po robu puščave, globoko v pesek ni upal nihče. Kasneje so stvari postale bolj resne, več je bilo ljudi, ki so resno vozili po pesku. 3 leta nazaj, če si šel na to ladjo, si lahko videl 70 % Toyot, 20 % nissanov in 10 % Land Roverjev. Izkazalo se je, da z enim tipom avtov v puščavi gre bolje kot z drugim. V glavnem je problem to, da avto razpade. Drug dejavnik je tudi podpora. Kamorkoli prideš, dobiš Toyotine rezervne dele. V Afriki imaš lahko izredno dober avto, vendar če nimaš delov zanj, ti bolj malo koristi. Dirke so seveda popolnoma druga zgodba, kot pa potovanja. Dirkal sem z Wranglerjem, Puchom, Mercedesovim kamionom ... Vendar je to drugače. Iz avta, ki ga nameniš za dirko, narediš popolnoma drug avto in odvisno je, koliko denarja si pripravljen vanj vložiti. Če pa v avto ne nameravaš vložiti še enkrat toliko denarja, kot si zanj plačal, pa je odgovor jasen: Toyota. To je edini primeren avto. Kljub temu, da je Toyota še enkrat dražja od Nissana, vsi Arabci vozijo Toyote. Na koncu se drugo ne izplača. Tudi najboljši avti niso narejeni za stvari, ki jih počnemo mi. Kljub temu, da paziš, vedno kaj počni. Nekaj časa je bil Mitsubishi dobra znamka, vendar v puščavi avto razpade na prvih 300 m, za tak teren enostavno ni narejen.

Verjetno tudi novejšje Toyote niso več to, kar so bile?

Če nadaljujem s tisto ladjo ... Od tistih

70 % Toyot je vsaj polovica model 80. Problem je, da so ta avto nehali izdelovati leta 1997. Še vedno vsi vozimo te avte. Ne moremo kupiti novih, saj novejši niso primerni. Ne gredo skozi homologacije, niti eko teste. Mogoče bi Volkswagen lahko kaj ukrenil glede tega. [smeh] Žal pa je ciljna skupina kupcev premajhna. Premalo nas je, da bi se izplačalo delati gume, GPS-e, avte. Imaš pa opcijo nakupa avta, ki ga vozijo Arabci, vendar ga je nemogoče uvoziti, homologirati ali karkoli drugega, oziroma z izjemno velikimi težavami ter stroški.

Kaj pa Land Rover? Se ne kosa s Toyoto?

Land Rover ima svoje prednosti, ampak tudi slabosti. Ima na primer šibek motor. Odvisno je, za kaj avto uporabljaš. Vozil sem tudi Hummerja, pa je v puščavi popolnoma neuporaben. Je pa super avto za pohajkovanje po Afganistanu, Maliju, Namibiji in podobno. Za dolge kamnite ravnine je boljši kot katerikoli drug avto na svetu. Ko pa se z njim zapelješ v sipino, imaš takoj težave. Za podvozje so v puščavi drugačne obremenitve. Ni narejen za pesek. Glede Land Roverjev je pa takole . . . To je kulten avto. Imel sem 3, zato lahko o tem govorim. Imeti ga moraš rad, saj je avto drugače katastrofa. Nima zadosti moči, nima pravega motorja in enostavno je prekrhek. Za puščavo ni primeren. Vanj moraš vložiti ogromno denarja in časa, pa še vedno ni najprimernejši. Nočem hvaliti Toyote, tudi Land Roverji so dobri avti, ampak vozniki Land Roverjev imajo do svojega avta emocionalen odnos. Kujejo jih v zvezde. Land Roverji imajo nekaj zanimivih in smešnih pomanjkljivosti. Če dežuje, ti ob strani

recimo voda teče v avto. Stari Land Roverji so imeli kot katere pod stekli loputo za dotok svežega zraka. Ko notri piha, se v kabini pritisk rahlo poveča. Avto je bil zelo mehek, imel je aluminijasta vrata, ki so se zaradi tega pritiska toliko odprla na robu, da je vanj zamakala voda. Drugače je super avto, ampak imeti ga moraš rad. Na koncu za puščavo ostajajo Toyote, Land Roverji in Nissani.

Opazil sem, da se občasno poslužuješ tudi najema terenskega vozila v tujini? Je to problem in kakšne stvari je treba pri tem upoštevati?

Odvisno je, za kaj ga potrebuješ. Mi, ki puščavo vozimo bolj resno, bi radi tudi z avtom, ki ga najamemo, puščavo vozili bolj resno. Vendar nihče izmed nas ne bi posodil svojega avta. Če bi se rad vozil samo po makadamu, je popolnoma vseeno, kaj najameš. Če pa bi se rad resneje vozil po puščavi, pa potrebuješ resnejši avto in to je lahko zelo drago. Kljub vsemu imajo Afričani to dobro urejeno. Dvakrat sem bil v Južni Afriki, prvič sem imel Nissana, drugič Toyoto in se je Nissan izkazal za veliko boljšega. Bil je bolj dodelan. Toyota pa je imela bolj osnovno opremo z »dodatki«. Vedeti moraš, kaj hočeš. Če želiš iti globlje v puščavo, potrebuješ dodatne rezervoarje, tri dodatne gume . . . Če malo karikiram – vseeno je, kateri avto imaš, če se želiš z njim peljat na Pokljuko, če bi se pa želel peljat na Kredarico (če bi bilo to dovoljeno), pa potrebuješ popolnoma drugo vozilo z drugo opremo.

Svoj čas si imel tudi kamion. Kako si prišel do tega, kakšne so razlike?

Tudi tukaj je stvar kar enostavna. Tisti,

ki hodimo v puščavo, nismo čisto normalni. [smeh] Če nimaš denarja, imaš motor, če imaš nekaj denarja, na koncu kupiš Toyoto serije 80, če si pa res nor in imaš dovolj denarja, imaš kamion. To je zadnja stopnica, ki jo lahko dosežeš. Trenutno sem tik pred tem, da jo dosežem. Naučil sem se dovolj, da ga lahko kupim. To je najboljša stvar, kar jih lahko imaš, vendar je izredno draga. Motor je lahek za voziti, ne rabiš veliko, samo nekoga, ki ti občasno pomaga. Z avtom je potovanje v redu, imaš nekatere omejitve (predvsem logistične narave, na primer koliko nafte lahko pelješ s seboj). Tovornjak pa takšnih omejitev nima. Imam kar nekaj prijateljev, ki vozijo prave tovornjake.

Kaj pa se smatra za pravi tovornjak?

KAT, najbolje 8x8. Med seboj pravimo, da če imaš KAT-a, ne potrebuješ psihiatra. To je kamion, ki ga je MAN skupaj z nekaterimi drugimi nemškimi proizvajalci izdelal za nemško vojsko. Imel sem TAM-a 110 BV, to je bila ena majhna varianta, za vpeljavo v življenje tovornjakarjev. Kasneje sem ugotovil, da je premajhen, kupil ga je prijatelj, ki ga ima še danes. Vendar če imaš tovornjak, nastane problem, ker ga lahko zelo malo izkoriščaš. Sploh sedaj se z njim ne moreš več peljati v Sirijo, recimo.

Kako se razlikuje puščava z motorjem, avtom in tovornjakom?

Razlike so predvsem tehnične narave. Vsaka varianta ponuja svojevrsten užitek. Z motorjem si zelo omejen z dometom, tovornjak je pa žival. V Sibiriji smo se peljali preko tajge in tam so rastle neka mala drevesca, de-

bla debeline 10 do 20 cm. Prvi je peljal velik Ural, mi s Kamaz-i in UAZ-i pa za njim. Drevesa mu niso predstavljala nikakršnega problema. Veliko Nemcev ima KAT-e in vsi so malo posebni, v dobrem smislu posebni. To mogoče paše skupaj s prej omenjenim – puščava, jadranje, adrenalin.

Bil si na Dakaru, kolikokrat?

Enkrat kot asistenca, enkrat kot novinar in enkrat sva s prijateljem dirkala v tekmovalnem delu. Peljala dirko sva Lizbona – Dakar 2007, to je bil zadnji Dakar v Afriki. Vozila sva tovornjak, Unimog. Paris-Dakar je najtežja dirka na svetu, to vsi nesporno priznavajo.

Na teh dirkah nastopajo tudi tovarniške ekipe, ti verjetno to nisi bil?

Ne, nisem. Na Dakar se lahko prijavi 200 motoristov, vsako leto se jih je takrat prijavilo 400. Približno 30 je bilo tovarniških ekip, večina ostalih pa se prijavi zato, da si dokažejo, da to zmorejo. približno 100 jih pride do cilja, vsi pa vedo, da vsako leto tudi kdo umre. Rezultat na koncu sploh ni pomemben. Tekmovati s tovarniškimi ekipami je tako ali tako nesmiselno, saj imajo neprimerno boljše podporo, boljši material... izziv je samo to, da prideš do cilja. Dakar sem (kot večina moških) gledal po televiziji in sem si rekel, da bi to rad enkrat videl od blizu. Šel sem v Sharm-el-Sheikh in si ogledal zaključek dirke. Globoko se me je dotaknila razglasitev rezultatov. Na koncu so kolajne dobili vsi, ki so prišli do cilja. Videl sem tiste, ki so bili 41. ali 52., koliko jim je to pomenilo. Vsi so bili psihično in fizično utrujeni in uničeni. Rekel sem

si, to mora biti pa res tisto pravo, to moram poizkusit. Tisti na vrhu lestvice me sploh niso ganili. Drugi že ni več tako srečen, ker ne dobi dovolj denarja. Oni 50. ali 70. pa je iskreno vesel, iskreno srečen. Ta občutek sem kasneje izkusil tudi sam. Tega sploh ne moreš opisat. Edino kar šteje je to, da si prišel na kolesih do cilja. To je hud psihičen napor, na teh dirkah se ljudje načeloma lomijo bolj kot tehnika. Miran Stanovnik pravi, da je 70 % uspešno zaključene dirke v glavi. Lahko imaš najboljšo opremo, pa ne boš prišel do cilja, če boš sam sebe zaustavljal v glavi. Tempo je res naporen. Po tretji etapi je za teboj 14 ur vožnje, 3 ure spiš in se ti zdi težko. Vendar nekje v glavi obstaja misel, da boš jutri vozil 16 ur in da bo etapa še 200 km daljša. Veš, da boš spal še manj. Pa si rečeš, to bo še nekako šlo, ampak kaj bo pa pojutrišnjem? In tako sam sebe prepričaš, da je nemogoče. Danes sem zmogel, jutri bom ravno za las, pojutrišnjem pa je popolnoma nemogoče. Ko tako razmišljaš, se zlomiš.

Kot turist sem prvič prišel v oazo v Maroku k tekmovalcem. Bilo mi je všeč, ker med njimi ni bilo nikogar, ki bi se pretvarjal. Niso bili povzpnetni. Kdor je prišel do tja, je že spoštovanja vreden. Tam so vsi enaki. Nihče ne gleda zviška na druge, ker je bil tam že večkrat, ali ker je na primer 5. po razvrstitvi, tisti s katerim govori pa morda samo 36. Lahko si zadnji mehanik v ekipi, pa se v vrsti voznik ne bo postavil pred tebe, kljub temu, da naj bi bil pomembnejši in je vsak dan na televiziji. Oba sta enaka in šteje samo to, kako eden pelje in drugi popravlja avto. Počutiš se kot tim in veš, da se bo tudi prvi, če bo potrebno, ustavil in ti pomagal. To je ena

izmed stvari, ki me je pritegnila. V puščavi si na splošno dolžan pomagat vsakomur, ki pomoč potrebuje. Ni debate o tem, koliko to stane in kako komplicirana je težava. Brezpogojna pomoč v puščavi je obveza, saj kot sem že rekel, tam ni tistih, ki se pretvarjajo.

Kakšen pa je bil odnos domačinov do Dakarja?

Domačini od tekmovanj niso imeli nič. Večina tekmovalcev trenira nekje drugje, pridejo v Afriko, odpeljejo dirko in grejo. Enostavno ni časa za kakršnekoli stike. Večina tekmovalcev z Afričani še nikoli ni govorila. Stik imajo samo organizatorji. V nekaterih mestih, kjer je peljala proga mimo, so domačini videli avto mogoče 20krat v življenju. To sta dva popolnoma različna svetova, razkorak je prevelik. Ljudje so drugačni in šok je prevelik.

Dirkal si z Unimogom. Kako je prišlo do tega? Kako se je tovornjak obnesel?

Imam prijatelja Janeza, s katerim sva skupaj tekmovala na drugih dirkah v severni Afriki. Bila sva precej dobra in neka nemška ekipa naju je povabila, da bi vozila tekmovalni asistenčni tovornjak zanje. Ocenili so, da bi bila primerna za to nalogo, ker sva imela dovolj izkušenj, da s tovornjakom odpeljeva celo progo in poleg tega nudiva asistenco tekmovalkama. V timu sta bili dve dekleti, Nemka in Francozinja v dirkalnem avtu. Pravila so, da ima lahko vsaka ekipa servisni kamion z deli in mehaniki. Vendar ti servisni kamioni ne smejo na progo, niti se le-tej ne smejo približati. Asistenco ti lahko nudijo samo v bivakih, med dirko pa ti smejo

pomagati le sotekmovalci. V kamionu, ki je 500m stran, imaš lahko pravi nadomestni vijak, ampak ne moreš do njega. Zato obstajajo dirkalno-servisni kamioni, ki se prijavijo na dirko kot tekmovalni kamioni, vendar z namenom, da pomagajo svoji ekipi, če je to treba. Midva sva bila torej prijavljena kot dirkalni kamion s servisno nalogo, pomagati tema dekletoma. Žal sta puncu avto uničili že v Evropi. Prijavljeni smo ostali velik servisni kamion in midva. S sponzorji je bilo dogovorjeno, da mora vsaj eno od tekmovalnih vozil dirko odpeljati do konca. So pa te dirke izjemno drage. Da recimo motorist dirko odpelje do konca, je potrebnih nekje 80.000€. Našo ekipo so sestavljali dirkalni kamion, servisni kamion in dirkalni avto. Naš proračun za dirko (seveda brez cene avtomobilov) je bil 750.000 € in bil je premajhen, kot se je izkazalo. Tu so še stroški materiala, amortizer na primer stane 8.000€. Za eno dirko potrebuješ 16 amortizerjev. Gre se za zajetne vsote. Da se vrnem nazaj na zgodbo, puncu sta odstopili, midva pa sva ostala v dirki. Problem je bil, da je tovornjak prispeval Mercedes in so hoteli, da je bil v njem standarden motor. Zgolj 280 konjev. Ko sva ta podatek slišala prvič, se nama je zdelo zelo veliko, kasneje pa sva ugotovila, da praktično nihče niti med dirkalnimi avtomobili na dirki ni imel tako malo konjev. Torej so skoraj vsi v avtomobilih imeli na voljo več moči kot midva v kamionu. Glede tega sva bila zelo šibka, vendar sva dirko uspešno pripeljala do konca. Najini konkurenti so imeli okoli 700 konjev, skoraj trikrat več kot midva. Nekateri stvari so bile zato težje izvedljive. Pospeški so bili manjši in vožnja po pesku je bila težavnejša.

Pač, imela sva prešibek kamion. To nikakor ni opravičevanje, z rezultatom sem zadovoljen. Unimog je bil dober tovornjak, vendar, če bi dirka trajala še dva dni, bi verjetno popolnoma razpadel. Mehaniki so ga vsako noč varili skupaj. Material popusti. 17 dni offroada. 800 km na dan. Pride do prevelikih obremenitev.

Verjetno Dakar še vedno spremljaš. Kaj je prinesla selitev v Južno Ameriko? Najverjetneje dirka ne bo nikoli več potekala v Afriki?

Ne, nikoli več dirke ne bo v Afriki, to je dejstvo. Afrika je imela svoj čar. Sedaj ni več tiste magičnosti. Je pa tekma medijsko veliko boljše podprta. Verjetno se kart proda veliko več. Tereni so tudi težki, vendar se vozi skozi civilizacijo. V afriški puščavi si bil sam. 6 ur nisi videl človeka, če si zgrešil načrtovano pot, si se lahko zgubil za 300 km. To si sicer težko predstavljamo, vendar je mogoče. Sedaj ni več te divjine, ni takšne izolacije, tako zahtevne navigacije ...

Veliko se ukvarjaš tudi z amaterskimi tekmovanji v Afriki. Dakar se je iz Afrike umaknil, vendar še vedno so tam tekmovanja. Ali so to bistvene razlike? Tu namreč zmaguješ ...

Veliko dajo izkušnje. Ko smo začeli s tekmovanji, je bilo vse zelo enostavno. Šel si lahko z navadnim avtom, malo si ga predelal in tekmoval. Takrat je bilo prijavljenih tudi veliko tekmovalcev, tipično okoli 100. Kasneje se je vse bolj izpopolnilo. Rečeš si, da boš drugo leto avto še malo bolj dodelal. Tvoji konkurenti razmišljajo enako. In spet enaka zgodba naslednje leto. Na koncu

iz teh avtov dobimo specialke. Tekmovanje se vedno bolj zastruje in vse gre bolj zares. Zmagovali smo, ker hodimo na raide. Pesek poznam verjetno najboljše v Sloveniji, mogoče tudi v Evropi. Preprosto zato, ker sem po pesku prevozil ogromno kilometrov, ne zato, ker bi bil sam po sebi tako dober. Punca, ki sva ji nudila asistenco na Dakarju, je bila v Nemčiji zmagovalka DTM v Nemčiji in brez dvoma zna voziti. Vendar ne po pesku. V Dubaju sva se srečala že enkrat prej in sem videl, da po pesku ne zna vozit. To je popolnoma druga tehnika vožnje. Če vzamemo za primer tipičnega Primorca in ga v hudem snegu z avtom postavimo na Gorenjsko. Enako je na puščavskih dirkah. Ljudje imajo premalo pravih izkušenj s peskom. Na amaterskih relijih v severni Afriki so etape kar peščene in nihče nam niti blizu ne pride. Imamo več izkušenj in poznamo teren. Meni se etape zdijo kot relacija Ljubljana-Kranj. Obstaja 10 variant in ko poznaš že najmanjšo luknjo, ni problem vozit. Ko enkrat cesto tako dobro poznaš, je že težko ne zmagati. Vendar, kot pravim, ne zato, ker bi bil tako dober, ampak, ker tako dobro poznaš teren. Ostali pa tja hodijo enkrat letno in terena ne morejo poznati tako dobro.

Ukvarjaš se tudi s težjim offroadom tukaj. Če prav razumem, to nima neke bistvene zveze z vožnjo po puščavi?

Mislimo si, da obstaja samo ena vrsta navigacije, vendar ni res. Osnova je sicer ista, vendar podrobnosti so drugačne. Pred kratkim sem bil v Albaniji in tam sem se po sili razmer naučil tudi tridimenzionalne navigacije. [smeh] Na navigacijskem zaslonu vidiš

neko točko, zamisliš si, kako boš prišel tja in na koncu, ko si oddaljen samo še 30 metrov, ugotoviš, da moraš preseči še 300m višinske razlike. Na navigacijskem zaslonu ta razlika ni vidna. Na teh dirkah je princip navigacije enak, vendar je prisotnega veliko razmišljanja. Ko prideš do reke, ki je globoka 1.5m, moraš dobro premisliti, kako jo boš prečkal. Sediš v avtu in samo nekaj centimetrov volana se vidi iz vode. Takrat šofer ne sme narediti popolnoma ničesar. Potreben je samo vitel. V kolikor začneš delati karkoli z gumami, avto samo potone. Takrat je potrebnega veliko razmišljanja, kam boš privezal vrv in kako bo prijela. Zanimivo je zaradi intelektualnih izzivov. Kako se približaš in kako lotiš problema. Na nek način je podobno puščavi. Veliko je navigatorskih trikov, ki jih moraš pri svoji oceni upoštevati. Pri nekaterih dirkah je navigator več vreden kot šofer. Pri puščavskih dirkah je pomembnost nekje 60/40 za šoferja, tukaj pa ravno obratno. Zame je to izziv in raje navigiram kot vozim.

Očitno ne moremo mimo Albanije. Zakaj se večina popotnikov, ki so videli dosti sveta, ustavi ravno pri tej državi? Sedaj je ta država že mnogo bolj civilizirana, kot je bila.

Ne, ni bolj civilizirana. Vsa leta sem mislil, da moram, če želim vozit resen offroad, peljati vsaj v Tunizijo ali Zahodno Saharo ali Namibijo. Vendar lahko vrhunsko težak offroad voziš v Albaniji. Albanija ima turistično izredno dobro razvit obalni pas. Tam je vse, kot mora biti. Turisti, senčniki in vse ostalo kar temu pritiče. Samo tri kilometre stran pa je tega konec, kar ostane, je skorajda srednji vek. Ni cest, ljudje hodijo z osli nao-

krog in na ramah nosijo stvari. Ni potrebnih 6 ur vožnje, zgolj 20 minut. Za offroad vozit je to gotovo ena bližnjih, a zelo dobrih destinacij. Tam je veliko lepih odmaknjenih krajev, kjer lahko spiš, ješ ali imaš jezero samo zase ... Saj obstajajo tudi razvita mesta, a samo nekaj minut odmaknjen kraj je lahko popolnoma druga stvar. Ceste so speljane po vrhovih, ne po dolinah. In ceste je samo toliko, kolikor je nujno potrebno, torej nekje tri metre. Ob straneh pa petsto metrov navzdol. Ko ti nasproti pripelje tovornjak, se moraš peljati kilometer vzvratno po tri metre široki cesti. Psihično naporno, bom rekel.[smeh] Ob strani so za spodbudo še nagrobniki. Zelo sveži. Tu je padel ta avto, tam drugi, toliko in toliko mrtvih ... Nič kaj prijetno. Nikjer nobene bankine ali ograje. Dodaten problem je, da je v teh hribih, o katerih govorim, do maja sneg. In še avto precej uničiš, saj ceste, kjer so, niso ravno najboljše. Kljub vsemu je to izjemna država. Vsa voda je pitna, bili smo tam dva tedna in nismo kupili niti litra vode. Zgolj nekaj zelenjave. Imeli smo se super. Tudi ljudje so izjemno prijazni. Žal ljudje postanemo pohlepni, ko se prične turizem. Zato so ljudje v bolj odmaknjenih mestih in vasicah veliko bolj prijazni. S turizmom ljudi uničimo. Mesta, omenjena v Lonely Planetu, so kar se tiče pristnosti popolnoma uničena. Mi pridemo z denarjem. Na teden človek zasluži 10 dolarjev, ti pa mu daš 5 dolarjev za neko malenkost. Seveda mu popolnoma porušiš vrednostni sistem. Za novo leto 2009 smo bili v Bamaku, spali smo v katoliškem misjonu in moški, ki je delal tam, mi je ponudil, da mi opere hlače za 50 centov. Rekel je, da mu moram izročiti 25 centov vnaprej, da si

bo lahko kupil milo. Potem pa je prišla mimo ena naših sopotnic in rekla kakšen skopuh da sem. Rekla je, naj dam človeku evro ali dva. In kasneje sva imela zelo dolg pogovor okoli tega. Človeku lahko popolnoma porušiš vrednostni sistem. Njegovo delo je tam vredno toliko in če mu dam 5 €, bo naslednjič želel imeti 8€ za svoje opravljeno delo, dal mu bom 12 € in tako naprej. Gledati moramo lokalno. Pranje hlač tam stane 50 centov, hamburger v Islandiji pa 6 €. Vsak trg ima svoje zahteve. In ne smeš vnašati principov s svojega trga na tuj trg. Lahko mu daš prijateljsko gesto, ali mu kupiš kolo, če že hočeš, vendar ne daš evra več, saj se podre sistem.

Omenil si Islandijo. Pri nas je narava prijazna, tam pa ni tako. Živeti v tistem okolju je težko in človek se mora prilagoditi. Ali se pozna na ljudeh, da živijo v krajih, kjer je naravo potrebno spoštovati?

Islandci imajo popolnoma drugačen vrednostni sistem. Tam recimo ob cesti prodajajo zelenjavo, ki je strašno draga. Kilogram paradižnika stane recimo 4 €. Nabereš si kilogram paradižnika in plačaš točno 4 €. Ker tako piše. Nikjer ni nikogar, samo miza, gajbica, tehtnica in posodica za kovance. Nihče ne teče za teboj, vendar nikomur ne pride niti na misel, da bi kaj vzel brez plačila. Mi bi verjetno vzeli cel zabojnik paradižnika in še tisto, kar so drugi prej plačali. Kampi so na primer res lepo vzdrževani. Čisto je, voda topla, stranišča očiščena. Vendar niso poceni. Nekje 15€ na osebo. Plačaš tako, da je ob vhodu v kamp tabla, kjer piše, kakšna je cena in da plačaš v naslednji vasi, druga rdeča hiša na desni. Kot »balkanca« te seveda zamika,

da bi se plačilu izognil. Plačeval sem za celo skupino, tam smo bili 18 dni. Ni malo denarja. Vendar ne moreš, ker je tak sistem, ker je toliko zaupanja, da enostavno plačaš. Pri nas to seveda ne bi prišlo v poštev, tam pa pride, saj je sistem tak. Od Islandcev se lahko veliko naučimo. Na koncu potovanja sem se kar malo vprašal, ali bi res dal 4 € in ne odnesel 2 kilograma paradižnika? Žalostno je, koliko se moraš potruditi, da bi delal prav. Vseeno te mika, da bi v vrečko vrgel še 2 paradižnika. To zanje ni sprejemljivo z moralnega vidika. Vedo, kaj je prav. Žalostno je, da se doma pogledaš v ogledalo in se vprašaš: »Ali sem res taka baraba, da bi vzela še dva paradižnika?«

Meje so zgodba zase na potovanjih. Potovali ste v Libiji v Gadafijevem času sami, brez spremstva. Kako vam je to uspelo? Načeloma je bilo to nemogoče.

To je bilo leta 2008 spomladi. Bila je stvar samozavesti. Prvemu policistu smo razložili, da imamo takšne vize, da ne rabimo spremstva. In smo tako nastopili, da je nasedel. Potem je še drugi, ostalim pa potem ni potrebno več kaj dosti razlagati, ker vidijo, da si sam, sicer proti pričakovanjem in pravilom, ampak se ne vtikajo več prav veliko. Ob Nilu pa nam enkrat ni uspelo, tam se voziš kot vlakec, vsakih 20 km zamenjaš spremstvo. Z Libijo je povezana zanimiva zgodba. Enkrat smo se s prijatelji odpravili do Sharm-el-sheika in ko smo prišli tja, smo razglabljali, da je v bistvu vseeno ali gremo nazaj čez Sirijo in Turčijo ali pa naprej, skozi Libijo, domov. In smo šli na libijski konzulat v Kairu in prosili, če bi bilo mogoče dobiti vizo. Libijski veleposlanik

je rekel, da ni problema, samo mora ga poklicati slovenski veleposlanik v Egiptu in ga v bistvu na nek način prositi za vizo. No, trajalo je 17 dni. Potem smo znoreli in rekli, da se bomo sicer obrnili, ampak bomo pa naredili zgodbo iz tega. In je možak končno zavrtel telefon, naslednji dan smo dobili vize. Tako to gre včasih.

Zanimiva stvar je tudi trajekt oziroma ladja na Naserjevem jezeru, ki vozi iz Egipta v Sudan. Kako si doživel to epizodo?

Zanimiva stvar je to, res. Čeprav je ni več, bojda so sedaj zgradili cesto. Če storiš vse čisto prav, potrebuješ za prečkanje meje 5 dni. Ladja pluje samo enkrat na teden in samo en človek prodaja karte. Torej ga moraš imeti rad in on mora tebe imeti rad, sicer zaključiš že na začetku, ker ti karte noče prodati. Ampak to je še najmanjši problem. Prva stvar, ki jo potrebuješ, je izstopno žigosanje iz Egipta. Za to moraš predložiti potrdilo sodišča, da nisi storil nobenega prekrška v Egiptu, oziroma če si ga, da si ga plačal. V ta namen imajo specialen informacijski sistem, ki nastopa samo na mejah. Izgleda pa tako, da si vsak dan po faksu pošiljajo sezname teh grehov in jih potem ročno vpisujejo v debele knjige. In ti greš na sodišče, prosiš za potrdilo in traja cel dan, preden ga dobiš, saj seveda spet ročno prelistajo vse tiste knjige. Potem te čaka policija in carina, zatem prideš v pristanišče, kjer delajo do dveh. Vrata so zaprta, deset do dveh se odprejo in vsi ti računajo dodatek za delo preko delovnega časa. Avto daš na nekakšen splav, ti greš pa na ladjo, prečkaš jezero in še nekaj dni čakaš splav, upajoč, da pride. Ključke od avta in vse

prepustiš nekemu uslužbencu in vse je »inšalah«. Na sudanski strani to ureja en gospod, profesionalni pomagač, brez njega sploh ne gre in izgleda tako, da ti pobere potne liste in papirje ter izgine za dva dni po opravkih. Spet upaš, da ga boš še kdaj videl z dokumenti vred. Ko se pojavi, prinese papirje in lahko greš. Nazaj grede celo ni bilo splava, avto smo pustili v Sudanu in šli na ladjo. Ter upali, da bo splav z avtom prišel. Pa je prišel. Prva stvar v Egiptu je bila, da sem srečal nekega nesrečnega Nemca, ki je že tri tedne čakal avto. Ti greš skozi vse to in imaš stalno v glavi, kaj se lahko zgodi. Ampak se da. Ko gledaš nazaj, so vse takšne zgodbe luštne.

Si imel na kakšni meji resne probleme, je bilo kdaj res težko priti čez?

Libijska je bila enkrat res problem. Tam smo se kar zapeli. V Afriki je tako, da je precej ljudi v uniformah, vojakov na meji, ampak ti nisi namenjen k njim, oni pač samo stražijo. Oficirji pa skačejo okoli v trenerkah in supergah in jih je težko ločiti in razpoznati od »fikserjev«. To so ljudje, ki jih je povsod polno in se ti vsiljujejo, da ti bodo oni uredili prehod meje. Seveda proti plačilu. In tako smo na tisti meji nadržli enega tipa, za katerega sem bil prepričan, da je »fikser«, izkazalo se je pa, da je šef policije. Potem je bil užaljen in nas ni hotel spustiti čez.

Med Togom in Beninom je bil tudi problem, ker smo imeli vizo zgolj za dva dni. Menil sem, da to pomeni 48 ur, po 46 urah smo bili na drugi meji, tam pa je rekel, da to ne gre tako, saj je bil že tretji dan. Omenil je, kako naj on ve, kdaj smo mi bili na meji in zahteval 100 USD na osebo za prestop. To je

seveda odločno preveč, kar nekaj nas je bilo in sem se šel pogajat. Ni hotel poklicati na drugi mejni prehod, da bi vprašal, kdaj smo prišli noter in sva se izpogajala za 30 USD. Ampak med tem, ko nam je pisal papirje, sem nekajkrat zamrmral, da sicer v redu, ampak pošteno pa ni. In je gospod znorel, mi vrgel potne liste in rekel, da ne, da ima dovolj in da ne bo šlo. Tudi za 100 USD ne. Na koncu je popustil, ampak je šlo res za las. Morali smo narediti sceno, ženske so vreščale in jokale, da je popustil.

Na zahodno-saharsko – mavretanski meji sem ravno tako zamenjal carinika in »fikserja«. Potem sva se prepirala za potne liste in sem vztrajal, da bom sam izpeljal zadevo. In sva stopila do hišice, pa jo je odklenil, vstopil in me vprašal: »Kaj pa zdaj?«. Bil je namreč šef carine. Ampak takrat sva oba rešila s smehom zadevo in dva meseca kasneje, pri mojem povratku, sva na ta račun skupaj popila čaj in se nasmejala. V Gani smo spet dobili samo tranzitno vizo, izkušnja iz Benina me je izučila, in smo bili že prej na meji. Meja pa zaprta, zaklenjena z verigo in ključavnico. Policist je rekel, da bo šele čez tri dni odprta, pa še to le mogoče. Sem rekel, naj mi da vsaj potrdilo, da smo se prikazali na meji, da ne bomo potem plačevali še kazni za prekoračitev vize, pa mi tudi tega ni hotel napisati. Je rekel: »Pridi čez tri dni, če bom jaz, se te bom spomnil, če bo kolega boš pač plačal.« In sem se nejevoljen pobral. Kmalu je prišel nek Arabec, Libanonec s kanadskim potnim listom in rekel, da bi šel čez. Policist mu je seveda gladko odvrnil, da ne bo šlo. Libanonec pa: »Poglej, meni je vseeno. Jaz lahko neomejeno dolgo tukaj stojim. Samo

moraš vedeti, da imam posebni prevoz, tri cisterne cianida. A veš kaj je to? To je tisto, s čimer je Hitler ljudi zaplinjal v Auschwitzu. Jaz lahko tukaj stojim tudi cel mesec, ampak če slučajno kaj steče, bom pol Gane zaplinil.« Policist ga je hitro povabil noter in sta se zmenila, zunaj sem čakal jaz, in ko se je prikazal sem mu namignil, če bi se še midva kaj zmenila, in je šlo. Polno je takšnih zgodbic. Na mejah je najbolj zabavno.

Bil si del RacingAida za libijske begunce v Tuniziji leta 2011. Kako gledaš na celotno zgodbo z destabilizacijo te regije?

Ne vem, če ravno želiš slišat tole. Tema za še en intervju je to. Stvar je vodena iz ozadja, od vsega začetka. Od Tunizije, Egipta, Sirije, Libije, vse. Vse skupaj je umazana igra. Recimo: govori se o zmerni opoziciji v Siriji. Ampak zmerna opozicija so tisti, ki se streljajo in Amerika jih oborožuje. To je kot bi v Sloveniji Avstrija oboroževala Združeno levico. Oborožena opozicija pač ni zmerna opozicija, to ne gre skupaj, ni logično. Zanimiva je sedaj ta igra med Rusijo in Ameriko. Rusija pravi, da obstreljuje ISIS, Amerika trdi, da oni to počno že dalj časa, ampak da tako, kot to počnejo Rusi, pa tega ni dobro početi. Zgodba v ozadju je jasna, ISIS v bistvu Ameriki ustreza. To se odraža v ustvarjanju javnega mnenja. Ko Američani razstrelijo bolnico Zdravnikov brez meja in ko Rusi za četrte minute kršijo zračni prostor sta to novici istega ranga. To ni v redu. Poročanje o Libiji v letih 2012 in 2013 je bila recimo čista laž v celoti. Pa tega ni kriva Karmen W. Švegl, ona se je postavila k upornikom in so ji seveda prodali svojo resnico. Pod Gadafijem naj bi

bilo vse narobe, nobenih človekovih pravic, zdaj imajo demokracijo in so baje cvetoča država. Ja, žal ni ravno tako, to sploh ni več država. Vse je zrežirano, vse je igra. Je pa ustvarjanje javnega mnenja glavno, kako prikazati v pravi luči to, kar delaš.

Kako gledaš na starejše konflikte, kot je zahodnosaharski in palestinski? Tudi na ta ozemlja si namreč potoval.

Zahodnosaharski konflikt je enostaven. Zahodna Sahara je samostojna država, Maroko izvaja okupacijo, upornike so potolkli in jih pregnali, zgradili zid in minirali mejo, da ne morejo čez, zdaj pa naseljujejo svoje ljudi. Ko jih bo dovolj, bodo naredili referendum in Zahodno Saharo anektirali. Tako pač je.

Izraelsko-palestinski konflikt pa je podobna zgodba kot makedonsko-albanski konflikt. To je stik civilizacij, ki so si tako različne v navadah, vrednotah, osnovnih življenjskih stvarih, da je sobivanje nemogoče, stalno prihaja do trenj. Izraelci so zelo delavni, vse namakajo in obdelujejo, obris Izraela se vidi iz zraka, saj je zelen, okrog je pa puščava. In zato se imajo relativno lepo in so relativno bogati. Palestinci to gledajo in bi tudi imeli tako, samo manj bi delali. In seveda to ne gre. Potem je problem še ekspanzija Izraela, ki se zažira na palestinsko ozemlje in od tod izviraajo potem večji in manjši konflikti, ki se pojavljajo. Na obeh straneh se dogajajo strašni vojni zločini, Izraelci so brez milosti, nikogar nočem zagovarjati v tem sporu, nihče nima ne prav ne narobe, gre pa res za stik nezdržljivih civilizacij in tukaj ni pametne rešitve.

Si se kdaj na poti počutil ogrožen, je bilo nevarno?

V Los Angelesu dvakrat. [smeh] Enkrat v Tuniziji ni bilo preveč ugodno, bilo je že malo zoprno, kuhalo se je s temi demonstracijami in sem se ponoči sam vračal skozi puščavo. Ob enih sem naletel na kontrolno točko, vse je bilo kot mora biti, ljudje v uniformah, s kalašnikovimi in jopiči, ampak nikoli ne veš, ali so pravi ali ne. Mladenič je bil strašno živčen in mi je z dveh metrov razdalje meril s kalašnikovko v glavo; takšni vojaki brez izkušenj so nevarni, strah jih je in računajo samo, da bodo sprožili prej kot tisti nasproti, če se slučajno izkaže za terorista. Je bilo kar živčnih 20 sekund, potem se je umirilo.

Plani za naprej?

Odpravljam se v Etiopijo, na zahodni del reke Omo, tam je ostalo še nekaj manj obljudenih koščkov pokrajine, kjer srečaš več domačinov kot turistov, potem mi bo verjetno manjkalo peska in se bom odpravil v Tunizijo, sicer pa ne vem. Pustimo se presenetiti. Aja, pa tovornjak seveda. [smeh]

Hvala za deljenje tvojih izkušenj. Iz povedanega se bomo vsi lahko veliko naučili. Naj popotniške izkušnje še naprej širijo vaš um!