Někdo říká, že Albánie je posledním nezkaženým vodáckým rájem. Tato silná slova jsme se rozhodli prověřit na vlastní kůži 7.-17.6.2014 s pomocí expedičního řidiče Petra Winklera a jeho nového zeleného Fiatu Ducato. Obsazení poslední lodě zájezdu bylo ještě týden před odjezdem nejasné, ale smysl pro povinnost a zvědavost ve mně zvítězily nad nechutí jet bez Evči. Díky tomuto rozhodnutí vám přináším trochu jiný pohled, než nabídne tradiční cestovní zpráva FWJ. Letošní obsazení lodí: Kotlíci a FWJ s Ešusem na Pálavách, Hnyci a Mirek Novák se Zdeňkem Kubáskem na Riech.

7.6. - den první, přesun do Srbska

Odjezd ze Zábřehu i Brna proběhl dle předpokladů, takže jsme se před šestou ranní vydali na cestu, která nebyla z nejkratších. Navigace a itinerář cesty nás vedl na Bratislavu, Budapešť a Szegéd, kde jsme po dvouhodinovém čekání na hranici opustili EU. Cesta přes Srbsko ubíhá rychle, silnice dobré, čurpauz tak akorát. Přesto se nedaří díky zpoždění na hranici naplnit původní plán a tak místo u Makedonské Skopje kotvíme v Motelu u Predejane. Večer je zpestřen kulturou asi maturitního večírku několika škol z okolí a přítulným psem. Cena ubytování ve stanech vedle hotelu 20 EUR za výpravu. Sprchy a sociálky čisté.

8.6. - den druhý, přesun do Albánie

Od rána je jasné, že kvůli zpoždění vynecháme kanál na ř. Treska u Makedonské Skopje, takže po dálnici Matky Terezy objíždíme její rodiště Skopje a míříme k Ohridskému jezeru, kde překračujeme Albánskou hranici (+1hodina). Chvíli se ještě radujeme z dobré cesty, ale po sjezdu zpět k jezeru se objevuje první místní specialita: chybějící asfalt. Bílá mlha šotolinové

cesty a prodejci ryb u všudepřítomných bunkrů nás provázejí až do města Pogradec. Průvodce mluvil o zálibě místních v Mercedesech a nepletl se. Meďouři různých ročníků, barev a stupňů koroze dominují vozovému parku Albánců. V Pogradci je nutnost (a naštěstí není problém) vybrat z bankomatu místní měnu, protože kartou v Albánii až na čestné výjimky nezaplatíte. Pogradec opouštíme kolem 15:00 a přesouváme se směr Korce-Erseke-Permet. Zde se ukazuje druhá specialita Albánie. Ve chvíli, kdy sjedete hlouběji do vnitrozemí, průměrná rychlost jízdy padá k 20km/h a i relativně krátké přejezdy se stávají celodenní záležitostí. Před setměním dojíždíme na konec kaňonu Lengarices, kde nás kromě stanoviště s pár turisty a očekávaných termálních lázní vítá i hospoda.

9.6. - den třetí, Vjosa

Konečně vodní program. Ráno vyjíždíme do Carshove a hned za vesnicí je odbočka na polní cestu, která vede k mostu pro auta viditelnému již z dálky. Zde je ideální nasedací místo. O Vjose jako takové jde potvrdit slova výprav, které na ní byly již před námi. Vodočet je sice hned u mostu, ale bez tyče, takže je to o pocitu. Dle mého jsme chytli ideální letní stav. Řeka je nad Permetem ještě neznečištěná odpadky, proplétá se slepencovými soutěskami a připomíná větší Salzu. Na cestě do Permetu jsou dvě místa, která doporučujeme prohlédnout. Jedno je již popisovaná "černá díra" nad Permetem. Řeka zde po 100 m peřeje valí do skály, u které nechceme zkoumat její podemletost. Za našeho stavu je ale jednoduše jetelná podél levého břehu. Místo je velice dobře viditelné ze silnice a vede k němu stezka vyjetá offroady. Nad peřejí značící popisovaný úsek je na pravém břehu za tohoto stavu pláž, kde se dá zastavit a prohlédnout peřej přímo na místě. 200 m po černé díře následuje druhé problematické místo. Za pravotočivou zatáčkou ho signalizuje skála uprostřed řeky. Ve chvíli, kdy ji uvidíte, je rozumné zastavit na levém břehu, vylézt na skálu a jít obhlídnout. Z vody totiž působí místo jednoduše sjízdné vpravo. Voda se zde ale odráží od skály uprostřed řeky a žene veškerou vodu do kapsy u podemleté skály napravo. Za našeho stavu byla kapsa cca metr nad hladinou. Po prohlídce jedeme vlevo od skály, kde je průjezd čistý. Kromě těchto dvou míst potěší Vjosa několika peřejemi do ww III, pod kterými je vždy dost místa na případné odlovení plaváčků. Úsek končíme na soutoku s Lengarices, teplota Vjosy 14°C, úsek 25km sjetý za necelé 4hodiny. Zbytek dne trávíme v termálu na Lengarices a vybraní jedinci jedou prohlídnout nasedací místo na začátku kaňonu.

10.6. - den čtvrtý, Lengarices

Kvůli tomuhle jsem do Albánie jel! Po snídani balíme nalehko Fiata a šotolinovkou vyjíždíme na začátek kaňonu Lengarices. Předešlé výpravy popisují cestu s kajaky naloženými na oslech, ale teď je silnice sjízdná i pro auta. Cesta na start zabere cca 45 minut. Na startu nás překvapuje rozestavěná obrovská elektrárna. Podle tvaru ale vypadá, že bude vracet po dostavění vodu do řeky ještě před začátkem kaňonu. Kaňon má cca 3,5 km a je třeba si na něj najít kolem 3 hodin času. Začátek je nejsložitější, takže pokud zvládnete prvních 30 minut, nic horšího vás nečeká. Lengarices vás za odvahu pustit se po politých schodech do soutěsky, kde nevidíte dál než 20 m před sebe, odmění neskutečným zážitkem. V peřejnatých místech se rozlévá do šířky až 5 m, nejužší místa mají pod 2 m. Pod každou z peřejí mizí řeka do úzkého místa, kam není vidět. Jedeme vše na oči, ale žádná záludnost po cestě nečíhá. Vodopád zprava signalizuje polovinu, termál vlevo již skoro konec. Vodočet pod mostem na konci hlásí 60 cm, teplota řeky 24°C. Za našeho stavu nepřekračuje obtížnost ww II, ale za vyšší vody poroste až k ww IV. Z kaňonu vyjíždíme u našich termálů, balíme a přejíždíme do Gjirokasteru, kde obhlížíme místní hrad a město. Centrum města je zapsané v dědictví UNESCO, takže rozhodně stojí za KVČ. Domy s tradičními kamennými střechami ukrývají obchody se suvenýry a hospody. Vidíme mimo jiné i na Lazaret, který se 6 dní po našem odjezdu promění v bitevní pole policie s místním drogovým kartelem. Minometnou palbu a granáty tedy naštěstí nestíháme. Kempujeme vedle Gjirokasteru u rybníku s barem, co nevaří a nemá místní pivo.

11.6. - den pátý, Osum

Z Gjirokasteru se na řeku Osum dá dostat dvěma cestami. Buď objedete hory přes Berat nebo zvolíte cestu z Kelcyre do Corovode přes hory. Zoceleni cestami po Ukrajině a Rumunsku volíme kratší variantu přes hory. Za Grabove odbočujeme z asfaltu doleva na polňačku, ze které se brzo stává tankodrom. Navigace nás neomylně vede do největších krpálů, občas vystupujeme a tlačíme Fiat strání. Kvalitou silnice připomíná ferraty pro vozidla. Vede po hřebenech hor, sem tam se vyhýbáme utržené části cesty. 20 km jedeme 5 hodin. V sedle se ovšem naskytuje neskutečný pohled. Při průjezdu jednou z osad, kde si místní ťukají na čelo, se před námi z prachu vynořuje cedule s nápisem "Camping" a "P." Bereme to jako dobrý vtip, ale hospodyně nás vyvádí z omylu. Na stůl nosí beleše, med, víno, rakiji, kozí sýry a nám nezbývá než konzumovat. Při objednávce 3 kg kozího sýru posílá pomocníka do salaše a ten se vrací i se ztracenou a oplakanou kličkou na chycení kolečka vozíku. Cesta dolů proto probíhá v povznesené náladě a skoro nevnímáme, že cesta dolů je v ještě horším stavu než ta, co jsme absolvovali do kopce. Za mostem přes Osum u Lapanj točíme doprava na polňačku k

nasedacímu místu nad kaňonem. Osum má opět vody akorát, řeka teče, ale je třeba se připravit na návaly vody na skály. Nenarazili jsme na žádný problém s podemletou skálou, ale udržujeme stav bdělosti. Případné plavání v kaňonu by bylo místy dost dlouhé, byť ne nebezpečné. I v kaňonu se objevují štěrkové pláže a co chvíli potkáváme vodopád, břečťanopád nebo jiné skalní okrasné prvky. 15 km je rozděleno do dvou na sebe navazujících kaňonů, připomínajících botanickou zahradu. Průvodce píše, že za velké vody jeden z vodopádů zavírá průjezd údolím, ale toto místo se nám nedaří za našeho stavu 100% identifikovat. Končíme v Corovode u silničního mostu, kde i bivakujeme. Teplota vody 17°C při obtížnosti do ww II.

12.6. - den šestý, přesun k Valboně

Je třeba se dostat na Valbonu, která je na severu země u hranic s Černou Horou. Cestu si zpříjemňujeme návštěvou Beratu, jeho pevnosti a ikonária. Nakupujeme zeleninu a pečivo na cestu a míříme na dálnici směr Durres. Domy se zde staví přímo u dálnice, neexistují nájezdy a výjezdy. Sem tam se někdo pohybuje v protisměru a na jednom místě dokonce cyklisti zastavili provoz, kdy se po konci šichty vydala celá fabrika napříč čtyřmi pruhy přes dálnici. Do údolí Valbony se dá dostat třemi cestami. Nejrychlejší je dálnice do Kukes a pokračovat přes Kosovo. Tato cesta se nám nelíbila z důvodu možného dvojího zdržení na Kosovsko-Albánské hranici. Vjezd do Kosova vyžaduje speciální pojištění cca 30 EUR za vozidlo. Druhá cesta vede po dálnici na Kukes a dále po SH23 po nové cestě na Krume a Bajram Curri. Do Krume je silnice v rekonstrukci po zimě 2012/2013, ale je sjízdná, za Krume je již pěkný asfalt. Touto cestou jsme vyrazili my a bivakovali za Krume u vesnice Kam. Z Kukes do Bajram Curri, kde je nástup na Valbonu trvá cesta cca 4 hodiny. Třetí možná cesta je potom mimo dálnici po E851 přes Puke a u Qafe Malik uhnout do hor na SH22. Touto cestou jsme se vraceli.

13.6. - den sedmý, Valbona

Z bivakoviště u Kam to není do Bajram Curri daleko. Je třeba si dát před Bajram Curri pozor na ukazatel a nejet doprava na Bajram Curri a Valbone, ale doleva na Fierze. Vedlo by vás to na

téměř nesjízdnou zkratku. Takhle objedete kousek města po pěkné cestě a ušetříte dost času. Navíc budete přejíždět most přes Valbonu pod Bajram Curri, který je jedním z možných nasedacích míst. Druhým je most na konci soutěsky směrem na národní park, kde je cca 200 m zpět do města nenápadná silnice k vodě. Rozhodně stojí za to nevynechat návštěvu údolí Valbone. Z města se jede podle ukazatelů na národní park a projíždíte sice půl cesty po šotolině, zato nádherným údolím, které je srovnatelné se soutěskami Soči. Na konci údolí je vesnička Valbone, kde se mohutně budují hotely a v nejbližších letech bude turistickým centrem oblasti. Dáváme pečeného berana a vyrážíme zpět. Čas se už nachýlil, volíme proto kratší variantu a nasedáme pod mostem pod Bajram Curri. Před námi je 8km ww I zpestřené třemi peřejemi ww III, které vidíte, až do nich vletíte. Všechno jedeme na oči, pod peřejemi je dost místa na vyplavání. Voda je průzračná, ale opět narážíme na všudypřítomné odpadky. Řeka teče svižně a za necelou hodinu jsme na vzdutí přehrady, kde potkáváme česky hovořícího domorodce. Teplota vody 14°C. Přes Fierze se po SH22 vydáváme na Fushe Arrez. Při průjezdu po mostě mezi přehradami Komani a Fierze nás chytá bouřka a tak v půli cesty zastavujeme v jedné z mnoha praček na špinavé peníze - hotelu Alpin. Luxusní hotel s vlastním medvědáriem nám nachystal pokoje, zajistil elektřinu a to vše za 10 EUR na osobu.

14.6. - den osmý, přesun do Černé Hory

Hotel Alpin sice dobrý, ale je třeba se posunout dál. Dnešním cílem by měla být Černá Hora. Jedeme celou cestu po asfaltu, který mizí vždy jen na pár metrů, pohoda. Průjezd Shkodarem je zážitkem pro řidiče. V Albánii prakticky nejsou dopravní značky a jediné pravidlo, které místní dodržují je to, že auta se snaží držet plus minus na pravé straně silnice. Motorky a kola běžně jezdí v protisměru, chodci se motají všude a na křižovatce jede první ten, kdo má víc odvahy. Počet pruhů se neřeší, je třeba se nacpat tam, kde je zrovna místo. U Podgorice bohužel padá druhý vodní program a na Moraču se z důvodu blížící se bouřky nikomu moc nechce. Dojíždíme do Pluzine na břehu jezera Piva, kde v místním kempu máme z minulé návštěvy známé. Místo stanů zabíráme na žádost maršála chatky a se snídaní to máme za 13 EUR na osobu. Zítra bude Tara.

15.6. - den devátý, přesun do Chorvatska

Tara nebude. Od večera vytrvale prší a nepřestává ani ráno. Zbytek výpravy už na Taře byl a za tohoto počasí se na vodu nechce. Beru to s nevolí. Dívat se na Taru jen z mostu mezi Černohorsko-Bosenskou hranicí bylo tristní. Snad se sem ještě někdy dostanu. Přes Gacko jedeme na Mostar. Návštěva tohoto historického města, které muselo být po válce znovu od základů vybudované, je kulturním vrcholem zájezdu. Přesun z pravého břehu Neretvy, kde je křesťanská čtvrť, na levý muslimský po rekonstruovaném mostě zabere i s prohlídkou stánků a nákupem suvenýrů hodinu. Prohlížíme muzeum válečné fotografie a vyrážíme směr Chorvatsko. Den končíme za Zadarem u Starigradu v kempu.

16.6. - den desátý, přesun domů

Dnes je v plánu přejezd k Brodu na Kupi, řeka Kupa a návrat domů. Do Brodu dojíždíme před polednem a jdeme hledat vysedací místo. Jedno je napravo od Chorvatské celnice za kostelem, k druhému se musí opačným směrem a je cca 500 m za koncem Brodu. Po obhlídnutí míst se vracím k autu, kde se dozvídám, že Kupa nebude, protože není auto. Fiat přestal dobíjet a tak místo vodního programu sháníme avtomekanika. Vtipně přijíždí ze Slovinska a tak řidič během dne několikrát překračuje Chorvasko-Slovinskou hranici. My ostatní dáváme aspoň pěší výlet podél Kupy, abychom zjistili, o co jsme přišli. Kupa je z toho, co jsme viděli, typicky krasovou řekou, tedy ww NIC a stupeň. Stupně jsou ale bohužel malé a je jich málo. Reklamovaná ww I-III se tedy nekoná. S místní raftovou společností se dáváme do řeči a dozvídáme se, že smysl má jezdit pouze do začátku května, pak už je málo vody. Vodočet mezi celnicemi na mostě jsme neviděli a jiný po cestě nebyl. Po šesti hodinách se vrací Fiat s novým alternátorem a můžeme tedy přes Maribor, Graz a Vídeň zpátky domů. V Brně jsme ve 4:00 a máme toho tak akorát.

Závěrem

Albánie splnila přesně to, co jsme od ní čekali. Zničené silnice, oslíci, ovečky a mercedesy na

každém kroku. Měli jsme strach z absence benzinek, ale vzhledem k tomu, že místní smetánka získává své bohatství díky korupci a drogám, narazíte na benzinku, přes kterou majitelé perou peníze, na každém kroku. Není výjimkou vidět 4 benzinky na půl kilometru. Život v horách je tvrdý, potkáváte převážně pastevce. Přesto není problém se zde domluvit. Skoro každý místní do 30-ti let umí anglicky, starší ročníky potom italsky nebo německy. Přestože je Albánie hornatá, netrpí nedostatkem vody. Celou dobu jsme doplňovali kanystry z pramenů a nikomu z ní nic nebylo.

Že jste na Balkánu poznáte jednoduše. Odpadky se sypou do řeky. Naštěstí jsme jezdili pouze horní toky nad kterými nebyla města a vesnice, takže voda byla všude v rámci možností čistá. Vodácky jsme stihli kvůli dlouhým přesunům pouze polovinu plánovaných řek, všechny v Albánii. Termály a prameny na každém kroku značí, že Albánie je tektonicky stále aktivní. Ve spojení s tím, že většina cest, kudy jsme jeli, vedla po úbočích hor, je bohužel životnost silnic dle místních cca 3 roky. Pak se trhají a občas sesunou do údolí. Je potřeba se připravit na velice pomalé cestování. I když je na silnici zrovna asfalt, průměrná rychlost se kvůli jeho stavu pohybuje mezi 20-30 km/h. Těžko se proto radí, kudy jet. Barvy silnic na mapách vám o kvalitě také mnoho neřeknou. Dá se ale říct, že na bílé asfalt nepotkáte, na žluté a oranžové občas je, občas není. Červené a dálnice potom mají šotolinu pouze výjimečně. Průtahy městy jsou ale kapitola sama pro sebe, tam asfalt většinou nečekejte.

Jídlo je cenově na úrovni ČR. Sýry, rakije a zelenina jsou ovšem výrazně levnější. Stanovat se dá kdekoliv, kde je volný plácek, nikdo na vás škaredě nekouká. Toulavých psů je minimum, takže i z tohoto pohledu je bezpečno. Medvěda jsem potkali pouze v kleci.