



Albánie , aneb Zemí Škipetarů

Chvala Jiří

Karel May, autor příběhů Oldy Šetrného a jeho věrného pokrevního bratra Vinnetoua , které se odehrávají v Americe , v níž autor zřejmě nikdy nebyl , je autorem i dobrodružné knihy uvedené v titulu tohoto textu . Asi nebyl nikdy ani v Albánii , což není na závadu , je – li to pěkně vymyšleno .

Protože bychom to neuměli tak pěkně vymyslet , držíme se v následující reportáži jen námi ověřených reálií .

Šestáho června 2017 vyrážíme z Pardubic přes Slovensko , Maďarsko , Srbsko a Černou Horu do země orlů , bunkrů a Mercedesů (dříve většinou kradených – dokonce tehdy koloval

slogan : přijďte k nám , Vaše auto je již tady) .

Nedá nám to a ve Žáru nad Sázavou se stavujeme tradičně v samoobslužném bufetu Vesna , který dodnes drží cenovou úroveň na kterou zřejmě jinde v Česku nenarazíte . Z Břeclavi jezdíme většinou do Moravského Svätého Jána přes rakouský Reinthal a Hohenau (je zde omezení nosnosti do 3,5t a v době 24 – 5 hodin je zde zákaz vjezdu) . Při vjezdu na Slovensko po překročení řeky Moravy míjíme linii československého lehkého opevnění a sice řopíky vzor 37A . Tušíme , že si ještě v cílové zemi bunkrů užijeme dosyta .

Na hraničním přechodu SK – H Rusovce chceme koupit známku na maďarskou dálnici a protože před námi Holanďan mluví na maďarskou úřednici německy , pokračujeme rovněž v tomto jazyku Slovanů . Bylo nám však zřejmě špatně rozuměno , a tudíž , ač požadujeme výhodnější dálniční měsíční známku , je nám proti hotovosti vydána známka na 10 dní v ceně 23 Euro . To zjišťujeme po návratu do auta , protože teprve zde si bereme brýle . Vracíme se zpátky , abychom zjistili , že věc nelze stornovat – nyní nám to korpulentní blondýna sděluje slovensky (už na začátku si dle SPZ mohla všimnout , že může s námi v tomto jazyku komunikovat) . První nocleh absolvujeme po asi 670 km z Pardubic na neplaceném parkovišti na nábřeží řeky Tiszy v Szegedu . Ráno překračujeme hranici do Srbska směrem na Bělehrad . Vjíždíme na dálnici , kterou platíme až před Bělehradem částkou 4 Eura . Při míjení Bělehradu si připomene skutečnost , že v září 1938 se zde před československou ambasádou tvořila fronta dobrovolníků , kteří chtěli pomoci ČSR . V moderní době jsme se jim odvděčili tím , že napadení civilních cílů v Bělehradě našimi čackými spojenci bylo označeno za humanitární bombardování . Jako paradox lze uvést , že totalitní diktatura , která vládla v zemi do níž míříme , vystoupila v roce 1968 na protest proti okupaci naší země z Varšavského paktu . Míříme na Monte Negro (MNE) , abychom ještě v Srbsku ve městě Čačak zahlédli pomník československého průmyslu a sice ocelové obilní silo 50 kt , které sem bylo dodáno dnes neexistující Továrnou mlýnských strojů Pardubice . Překračujeme hranice do MNE a kaňonem řeky Morača sjíždíme do hlavního města Černé Hory Podgorice , dříve Titograd . Tento název se ještě někde ve městě objevuje . Mělo to své oprávnění , protože maršál Tito si Černohorců velmi cenil – na začátku jeho boje proti okupantům tvořili spolu se Srby základ jeho jednotek . V MNE existuje dosti velký počet , dokonce i mezi mládeží , tak zvaných „jugonostalgů“ , kteří litují rozpadu Jugoslaviie a chtěli by zpět . Jeden z důvodů je i nerozumná likvidace průmyslu , při které přišlo mnoho lidí o práci – to ostatně známe i u nás . Celou cestu až sem máme po levé ruce „ Titovo metro“ neboli železniční trať Bělehrad – Bar , kterou stavěli asi 25 let (do provozu byla uvedena v roce 1976) a o níž se tvrdí , že její výstavba byla náročnější , než obdobné horské tratě ve Švýcarsku . Smyslem železnice bylo zajistit přístup Srbska k moři . V Podgorici spíme na neplaceném parkovišti poblíž nádraží . Z hlavního města MNE je to kousek na hranice s Albánií (AL) , neboli zemí Škipetarů . Ač se jedná o jeden z hlavních silničních přechodů do AL (Hani i Hotit) máme dojem , že jedeme po nějaké

nevýznamné okresní silnici . Hranice přecházíme bez problémů asi za 10 minut , dostáváme razítka do pasů (dnes v Evropě dosti neobvyklé) ; vzhledem k tomu , že AL není součástí EU , zřejmě zde neplatí v hraničním režimu naše občanské průkazy . Hned za přechodem v Kopliku odbočujeme na bílou silnici směr Ducaj do

hor směr pohoří Prokletije . Cesta je úzká , vede zpočátku mezi levandulovými a tabákovými poli , ale bez provozu a tudíž přijatelná . Někde v tomto pohoří přišli před nedávnem o život dva čeští turisté rukou lupiče . Tato

událost vyvolala v Albánii masové protesty , byly pořádány smuteční průvody s českými vlajkami ; zdejší lidé nemají zájem na tom , aby byli s podobnými případy spojováni .

Cesta vedoucí údolím poskytuje krásné výhledy na okolní hory , ale přece jenom není stavěná pro obytná auta . Tedy , aniž bychom dojeli na konec silničky , v osadě Bogö otáčíme a vracíme se zpět . Na začátku cesty je příjemná místní hospoda , kde si dáváme za 0,5 Eura

výborné espresso . Kvalita nemá daleko do italského originálu . V zemi platí vlastní měna albánský lek , ale eurem můžete platit také a vrácená částka je poctivě přepočtena v platném kurzu na leky (orientačně nám vychází kurs přes euro že 1 Kč je asi 5 leků ; oficiální kurs v té době byl 133 leků = 1 Euro) . V obchodech je však problém platit kartou a všechny bankomaty (vyjma Raiffeisen Bank) vydávají pouze leky . V obci je jakési informační středisko , protože následující hory jsou zřejmě součástí přírodního parku . V otevřeném objektu nenacházíme žádný personál , ale alespoň čisté WC evropského stylu . Jsme však přece jenom na Balkáně , v celém objektu neteče voda. Byli jsme na skok v Albánii asi před 10 lety a od té doby se mnohé změnilo . K charakteristice země jako země orlů (žádného jsme neviděli , kromě toho , kterého má země ve znaku a na vlajce – údajně je střílejší pytláci a prodávají do hospod , kde pak vycpaní slouží jako poutač) , bunkrů a mercedesů přidáváme ještě země benzinových pump (mnohde i rozestavěných) . Traduje se , že albánští řidiči jsou jedni z nejhorších v Evropě , i když nám to tak nepřipadalo . Předjíždění na plné čáře však zřejmě patří k místnímu folkloru , za blahosklonného přihlížení dopravní policie . Na silnicích jsou časté kontroly dopravní policie , ale ty se obvykle týkají většinou místních řidičů . Pouze jednou nás tato hlídka zastavila , avšak po shlédnutí naší SPZ s omluvným úsměvem pokynula , abychom bez kontroly pokračovali . Všude jsou značky omezení rychlosti na 50 km /hod , ale nikdo to nedodrжуje . Ač se v Albánii těží ropa , byli jsme v Černé Hoře (cena nafty v MNE byla asi 1,07 Eura za litr) varováni před kvalitou pohonných hmot v AL , ale v jedné diskuzi na mořské pláži nám místní řidič poradil tankovat u seriózní značky , za kterou označil Kastrati Petroleum ; dali jsme na jeho radu a neměli problémy. Benzinových pump je zde enormní množství , často i nedostavěných . Mnohde je součástí i myčka s nápisem Lavazho , někde toto zařízení obstarávají místní kluci s hadicí . Poutače pump mají nakreslená loga platebních karet , ale přesto často tyto karty neberou .

Po krátké horské etapě míříme do prvního velkého albánského města , do Skadaru . Vládne zde čilý balkánský ruch , spíš chaos . Nad městem se tyčí rozvaliny největší pevnosti v Albánii a zřejmě i na Balkáně . Protože se jedná o skvostné výhledové místo s možností přehlednout Skadarské jezero , jehož část leží v Černé Hoře , odstavujeme auto a pěšky jdeme k pevnosti . U vstupu platíme 200 leků za osobu a výhledu shora nelitujeme . Je odtud vidět panorama hor , které jsme opustili a lze dohlédnout i k Jadranu . Opačným směrem než k jezeru je vidět pod pevností Olověná mešita , dnes uzavřená , jejíž střecha byla pokryta olověným plechem . O valnou část této krytiny přišla v první světové válce , kdy Rakušané tento materiál rekvírovali pro válečné účely . U nás tento osud potkal mnohé zvony z kostelů .

Protože jsme z celkové předešlé cesty unaveni , odbočujeme ve městě Lezhë k moři do letoviska Shëngjin , kde miníme strávit den . Pláž dlouhá cca 2 km patří údajně k nejhezčím v Albánii . Parkuje vedle chodníku a protože stání mimo kempy je v AL tolerováno , strávíme zde i noc . V noci jsme sice vnímali krávy a toulavé psy , kteří se zde potulovali , ale jinak

noc strávíme v klidu . Od následného rána se koupeme v moři , letovisko je kompletně vybaveno , lze si najmout slunečníky a lehátka ; osvěžení v místních barech , zvláště večer je

k dispozici . Po odpočinku vyrážíme směr Tirana . Jedeme po neplacené pobřežní dálnici , na které jsou oproti našim zvyklostem osazeny kruhové objezdy . Součástí dálnice je i pruh pro cyklisty , bohužel scházejí ploty . Asi 20 km před Tiranou odbočujeme do města Krujë , které je známo svým hradem . Z prospektů víme , že hrad je na vysoké skále a proto nás mate , že

není nic takového vidět . Po přejezdu horského hřebene se však ujistíme , že jedeme dobře .

Ve vlastním městě jedeme stále nahoru až co to jde k citadele . Zbytek pěšky se proplétáme historickými uličkami , plnými suvenýrů . Na hradě se 25 let úspěšně bránil albánský národní

hrdina Skanderbeg Turkům . To bylo ještě v době , kdy se obrana proti Osmanům brala vážně . Mimo výraznou původní věž je součástí hradu moderní napodobenina historické tvrze , kterou navrhovala dcera albánského diktátora Envera Hodži , která byla architektkou . Vstup do areálu hradu je zdarma . Ve tvrzi je moderní placené muzeum věnované této osobnosti albánských dějin – je samozřejmě myšlen Skanderbeg . Bylo by asi bývalo vhodnější , aby otec paní architektky ji umožnil rozsáhlejší činnost v tomto směru . Sám (zřejmě byl paranoidní) měl podivného „koníčka“ a sice výstavbu bunkrů . Bylo jich postaveno údajně cca 700 000 a to nejen malých pro jednoho muže , ale i větších . Všimnete si jich úplně všude a jsou důkazem toho , že ani vysokoškolské vzdělání nebrání excesům (E.Hodža studoval mimo jiné na univerzitě ve Francii) .

Ve městě pod hradem se pokoušíme vyměnit peníze ve směnárně , na naši nabídku Kč však nereagují . Ve městě (jako ostatně v celé Albanii) jsou časté stánky s ovocem a zeleninou .

Ač to není uváděno , většinou se jedná o kvalitu bio , protože místní chudí zemědělci nemají na to , aby kupovali drahá umělá hnojiva . Po odjezdu z Krujě míjíme Tiranu , kterou vynecháváme a směřujeme přes Elbasan k Ohridskému jezeru . V Elbasanu bylo kdysi 9 harémů a 25 mešit . To již dávno není pravda , za minulého politického systému se z něj stalo průmyslové město , kde však po pádu režimu přišli obyvatelé o práci . Za městem vyhledáme termální lázně Llixha , ale kromě zápachu z vlažné vody , která není přístupná ke koupání , nás nic neupoutalo .

Nedaleko před hraničním přechodem do Makedonie odbočujeme po bílé silnici vyhledat starý osmanský most Golikut .Stojí za návštěvu , i když silnice místy vypadala , že již nikam nevede . Most je dimenzovaný na tehdejší provoz , maximálně prošel jeden oslík s nákladem a to ještě nesměl trpět závratí . Pak již vyjíždíme serpentiny do sedla nad Ohridským jezerem . Po levé ruce nám zůstává přechod do Makedonie . Celý přechod hřebenu je komunikačně vyřešen velkoryse , nezadá si co do kvality s podobnými úseky v alpských zemích . Sjedeme dolů k vodě jezera a míříme do malé vesničky Lin . Trochu jsme to s vjezdem do vesničky přehnali , protože ulice byla jen o něco málo širší než naše auto s tím , že jsme nevěděli , zda se dá na konci otočit . Naštěstí dalo ! Malého odbočení jsme nelitovali , protože ve vesničce je bazilika z 5. století (máme u nás nějakou stavbu z 5. století ?) , kterou hlídají dva místní dědoušci . Chtěli se s námi dorozumět , ale měli jsme to všichni těžké . V horách se několikrát zastavujeme s místními a i když někteří Albánci vypadají jako čerti (zde by si režisér Troška vybral do komparsu) , poplácáme oslíka , podáme ruku a dáváme najevo , že se nám v AL líbí . V dalším průběhu cesty jsme s překvapením zjistili , že se někde domluvíte rusky . Že by přece jen platilo , že ruský jazyk je jazyk pokroku a míru ? Podél silnice prodávají rybáři sladkovodní ryby z jezera. Tito prodavači účtenky nemají , ale většinou všude v obchodech dostanete tištěný doklad . Zřejmě u nás tak diskutovaná EET dorazila až sem . Jako u nás je i zde velký rozdíl koupit si pivo v obchodě , obvykle za cca 90 leků , nebo v restauraci , kde stojí i 250 leků . Na noc zastavujeme na jižním břehu Ohridského jezera , vedle 5 km dlouhé promenády města Pogradec . Ač jsme ve vnitrozemí , zvedá se vítr a vlny jezera se vyrovnávají

mořským . Je všední den , ale večerní korzo podél barů , restaurací a kaváren je oživené návštěvníky . Pánové se zde vyskytují v sakách , což zřejmě patří k dobrému tónu . Vedle našeho auta se usazuje prodavačka cigaret , která prodává cigarety po jednom kuse . Policie ve službě sleduje v kavárně v televizi fotbal , tedy žádné nebezpečí nehrozí . V noci registrujeme kolem auta nějaký ruch , ale to jen místní technické služby zametají a čistí ulici . Před nástupem do obávané etapy zastavujeme ve městě Korča . Je zde vidět muslimský vliv , v kavárnách sedí pouze muži . S alkoholem to však nebude tak zlé , ve městě je známý pivovar , který byl částečně rekonstruován zařízením firmy ZVU Hradec Králové . Nevynecháme tudíž místní zahradní pivovarskou restauraci , pivo za 70 leků (14 Kč) je výborné , je vidět , že zařízení dodala česká firma . Vyhlášený pivní festival , který se koná v polovině srpna však nestihneme . Město má svou atmosféru , říká se mu také Paříž Albánie . Korča , jako většina větších turisticky atraktivních lokalit má informační kancelář , avšak jakýkoliv drobný prospekt je zpoplatněn . Pak již následuje nejobávanější úsek cesty a sice cca 100 km žluté silnice s minimálním osídlením . Takováto kvality vozovky (šotolina , minimálně asfaltu , díry , chybějící svodidla , atd .) byla zřejmě nedávno ve většině Albánie , ale situace se rychle mění . Celá oblast je náhorní planina , silnice jde ve výšce cca 900 m nad mořem . První benzinová pumpa byla cca 60 km od Korče . Cesta je vhodná pouze pro kratší obytná auta , nikoliv přívěsy . Byl zde zřejmě CZECH DAY , protože jsme potkali minimálně aut , ale asi 20 českých motocyklistů v obou směrech . Protože máme kartu ADAC , domnívali jsme se , že v případě poruchy bychom byli schopni mobilem přivolat pomoc . Posléze jsme se dozvěděli , že

v místě není žádný signál . Tento skoro 100 km úsek jsme jeli téměř celý den ; ještě než jsme zaparkovali na noc , nepohrdli jsme přírodním termálním koupalištěm u osmanského mostu Kaduit . Most je stále používán , samozřejmě jen pro pěší netrpící závratí . Termální sirné prameny mají mít teplotu cca 40°C . Máme odhad z termálních koupališť v Maďarsku – spíš se nám zdála teplota nižší . Jedná se sice o přírodní koupaliště , ale i sem již proniká komercializace . Na parkovišti by se mělo platit asi 100 leků za den , což je asi 20 Kč . Na noc odstavujeme auto ve městě Përmeti , které je charakterizováno výraznou skálou , na kterou vede ocelové schodiště (z opačné strany , než je centrum města) . Ač je všední den , večer místní bičují zdejší korzo ; u nás je již tato společenská , téměř starosvětská záležitost dávno zapomenuta (my ji bohužel , nebo bohudík pamatujeme) . Obyvatelé se procházejí , posedávají , popíjejí kávu , hrají domino , pití piva je stále vidět málo . Večer je slyšet zpěv (dá- li se tomu tak říci) muezzina . Na místní mešitě je uvedeno , že její výstavbu podpořila Saudská Arábie . V této části je nutné objet výrazný horský hřbet Lunxhërisë , podle mapy přes něj nevede přijatelná silnice . Používáme mapu 1: 550 000 , považujeme ji za plně dostatečnou . Za hřebenem je město Gjirokastër , které je celé pod lešením . Nebude to zřejmě proto , že se zde narodil výše vzpomínaný Enver Hodža , ale zřejmě dostali nějakou dotaci na obnovu . Nad městem se tyčí výrazná pevnost , kterou nemůžeme vynechat . Do pevnosti je vstupné 200 leků a součástí je i expozice zbraní , tedy asi 24 kusů děl . Většinou se jedná o děla z druhé světové války , bohužel spíš šrot bez popisu . Naše vojenské muzeum Lešany se s tímto nemůže srovnávat (v dobrém slova smyslu) . Jako atrakce je zde vystaven lehký tank Fiat L6/40 s kanonem ráže 20 mm a určený pro dva muže posádky . O atrakci se jedná proto , že pancéř byl vyráběn v roce 1941 – 1943 a bylo vyrobeno jen 283 kusů . Ještě větší atrakcí , kterou se chlubil minulý režim , je americká stíhačka Lockheed , která musela přistát v roce 1957 na albánském letišti .

Propaganda to vydávala za úspěch protiletadlové obrany , zřejmě se však jednalo o problémy s motorem . Nakonec to nejlepší co je na pevnosti , je nádherný výhled na město a okolí .

Po opuštění pevnosti na přístupové cestě kupujeme jako suvenýr tričko pro vnuka – obchodník nemá příslušnou velikost , ale neváhá si vypůjčit příslušnou textilii od kolegy a

nám ji za stejnou cenu prodat . Samozřejmě na místech turisticky atraktivních jsou ceny vyšší ; káva zde , podobně jako u moře , stojí 100 leků . Blížíme se k nejnižšímu bodu naší cesty a ubytováváme se v kempu v Ksamili . Stojíme těsně u moře , koupání je nádherné , denní cena kempu je 10 Euro , rozumí se , že v ceně je obytný automobil , osádka 2 lidé , elektro a lehátka se slunečníkem . Trochu rozpačitě pozorujeme některé okolní poničené železobetonové stavby . Podle charakteru poškození se zřejmě jedná o zemětřesení , na přímý dotaz nám místní toto podezření vyvracejí ; zřejmě je zde obava , aby si oblast s touto reputací neškodila v očích turistů . V kempu se bavíme s Italy , kteří při pohledu na naše auto FIAT s roztrpčeným úsměvem říkají , že je dnes tato značka součástí firmy Chrysler . Necháváme v kempu naše vybavení a sjíždíme na blízké největší antické vykopávky v Albánii , do města Butrint . Před vstupem je velké parkoviště u kterého předpokládáme , že by se zde dala strávit noc . Do areálu vstupuje v 8 hodin ráno , a jsme zde téměř sami . Vstupné je

700 leků , což je na albánské poměry dost , ale rozhodně nelze toto místo vynechat . U vstupu si můžete vybrat z prospektů v osmi jazycích , úplně první je prospekt v češtině . Součástí města bylo samozřejmě divadlo ; jedná se o jeden z nejzachovalejších antických amfiteátrů na světě . Protože Julius Caesar zde plánoval usadit veterány ze svého vojska , chtěl plnit tehdejší zásadu , že lidu se má dostat chleba a her . Protože vykopávky začaly poměrně pozdě pod kuratelou Itálie , skončilo mnoho vykopaných artefaktů v soukromé Mussoliniho sbírce a zpět se nikdy nevrátily . Po návratu do kempu balíme a chystáme se kopírovat břeh Jónského moře. Na okraji palermského zálivu je situovaná pevnost , posléze vězení Palermo . Za 100 leků můžete dovnitř , interiéry jsou však bez jakéhokoliv vybavení . Výstavba pevnosti je přičítána Ali Pašovi Tepelenskému , se kterým jsme se setkali již dříve , coby stavitelem silnic , škol , špitálů a sirotčinců . Dovedl však být zároveň balkánský a osmánský nemilosrdný vůči svým protivníkům . Ze silnice nad pevností je v zálivu vidět vjezd do tunelu na úrovni moře . Tento tunel byl budován za pomoci SSSR a Číny . To bylo v době , kterou si pamatujeme i my . I v našich průvodech na 1. máje byla hesla : „ Amerika jenom zírá , za námi je rudá Čína“ nebo „ S rudou Čínou je nás jedna miliarda“ . Po podepsání Varšavského paktu v roce 1955 Sovětský svaz umístil do nedalekého zálivu přístavu Vlora svých dvanáct ponorek . Část těchto ponorek měla najít svůj přístav v tomto tunelu . Tunel má být 650 m dlouhý a asi 12 m vysoký . Nedoporučuje se však

k němu přibližovat , neboť je to stále vojenské zařízení , ač budovy na pobřeží vypadají zanedbaně . V roce 1961 na Hodžovu žádost se SSSR z Albánie stáhl , avšak čtyři ponorky si diktátorův režim ponechal .

Albánie se orientovala na Čínu , která začala tunel budovat . V roce 1971 se Hodža rozešel i s Čínou a země ekonomicky krvácela na výstavbě tohoto zařízení .

Zastavujeme v kempu v Himare ; nad námi se tyčí neobydlené romantické ruiny starého města , na které se během pobytu pěšky vypravíme . Kemp Moscato umístěný vedle oblázkové pláže spravuje otec se synem , syn má vyvěšenu českou vlajku a na každého z ČR přátelsky volá : „ Ahoj , jak se máš ?“ Opět přijatelné ceny , skutečně přátelská atmosféra a točené pivo . Večer do kempu přijíždějí tři motocyklisté ze Slovenska a na noc vykupují v sousední prodejně její celkovou zásobu plechovkového piva na týden . Nejen v této disciplíně za námi Slováci nezaostávají .

Staromilsky odtud posíláme pohled , známka do ČR stojí 90 leků (18 Kč) . Česká pošta je dále , do zemí EU tato služba přijde na 32 Kč. Po dvoudenním pobytu vyjíždíme přes Llogarëský průsmyk směr přístav Vlorë . Výjezd serpentínami po kvalitní silnici je výhledovým bonbonkem pro spolujezdce ; nahoře lze však zastavit a i řidič se může kochat se pohledem dolů . Sedlo je ve výšce 1027 nad mořem ; tuto výšku máte v sedle pod sebou . Následuje opět sjezd o kilometr dolů do přístavu Vlorë . Město má středomořskou atmosféru , jsou zde vysázeny palmy , za minulého režimu zde byla čtvrť pro odpočinkové pobyty komunistických funkcionářů . Městem projíždíme s cílem prohlédnout si klášter Panny Marie na ostrůvku Zvěrnec . Bohužel měl pravdu průvodce z roku 2016 , který uváděl , že dřevěný most na ostrov dlouhý 270 m může být propadlý . Byl ! Tady to albánští soudruzi nezvládli . Auto parkujeme u Staré pláže na konci , kde díky protějším ostrovu a klidnému moři je skvělé koupání . Místo se prezentuje jako kemping a jsme zde za 10 Euro úplně sami (pouze s uvázaným hlídacím psem – ten byl ostatně v každém kempu) a bez personálu trávíme noc . Kvůli nám byly otevřeny exkluzivní nové WC . Opět je zde v ceně použití slunečníku i lehátek . Při domluvě kempu máme nějaké potíže , které plynou z toho , že albánský souhlas se dává najevo vrtěním hlavou . Zmatek ještě zvyšuje to , že albánské slovo „ jo“ znamená ne . Protože zpět na trasu musíme přes město , nevynecháváme nedělní blešák , kde starší pánové vešklují s balíky peněz . Zřejmě se jedná o zcela početnou živnost . V centru je několik skulptur připomínajících , že ve městě byla dne 28.11.1912 vyhlášená nezávislá Albánie . Vnitřní komunikace ve městě jsou mnohde horší než běžné silnice .

Na silnicích se pracuje i v neděli a je vidět , že komunikační síť se zlepšuje . Trochu si musíme zvykat na to , že ten kdo vjíždí na kruhový objezd , má přednost . Z Vlorë vede kus neplacené silnice pro motorová vozidla , řešené jako dálnice . Nesmí však překvapit , že předjíždíme koňský povoz a v našem protisměru jede cyklista . U křižovatek postávají stopaři , ale nemávají . Údajně (nezkoušeli jsme) když zastavíte , tak se předpokládá dohoda na částečném příspěvku na PHM . V roce 1990 se většina Albánců stala obětí pyramidových her a proběhly zde velké nepokoje , při kterých byly mimo jiné vypáleny policejní stanice (a vyrabovány armádní sklady) . Dnes se policajti se všemi přátelsky zdraví . Často přejíždíme neprovozované železniční přejezdy , mnoho tratí je mimo provoz . Z Vlorë do Kavajë vede velmi dobrá nová silnice , naše D1 za ní výrazně zaostává . Za Kavajë odbočujeme k moři do letoviska Golem , kde je sice krásná pláž , ale proto , že před pobřežím není žádný ostrov je zde větrno , vlny a všudypřítomný písek . Pozorujeme místní rybáře , kteří vlečou svou loď na moře ; jejich práci jim nikdo závidět nemusí . Po pláži táhnou skupiny cikánských dětí , které každého obtěžují . Platí však na ně rada , kterou jsme obdrželi : pokud jim z okénka auta dáte každému bonbon , okamžitě se vzdálí . Co však platí na toulavé psy jsme nepochopili . Zbývá nám navštívit druhé největší město Albánie , přístav Durës . Město má krásnou pěší zónu , římský amfiteátr pro 15000 osob , který lze celý obejít , aniž je nutno platit vstupné . V aréně mohlo současně vystupovat dvanáct párů gladiátorů . Pláže přímo ve městě nejsou . Náhodou narážíme na nádraží , vagony dělají svou devastací dojem , že projíždějí frontovou linií ; při bližším pohledu zjišťujeme , že lokomotivy , které tyto vagony táhnou jsou motorové lokomotivy ČKD Praha typ T669 , přezdívané čmelák . Jezdí zde zhruba od roku 1970 a zřejmě ještě dlouho jezdit budou . Haly v Praze , kde se tyto lokomotivy vyráběly , se v současné době pronajímají k natáčení filmů . Dáváme si zmrzlinu , kopeček za 50 leků ; tedy kulantní cena . Blížíme se k lokalitě Murriqan , což je moderní hraniční přechod do MNE , minimálně zatížený . Kupujeme suveniry a sice kvalitní albánský koňak (kdysi se dovážel i k nám) a fíkovou marmeládu .

Po Albánii jsme najeli 1171 km a dle ukazatele nad silnicí to máme do Prahy 1478 km .

Cesta nám ještě nekončí , ale Albánii můžeme shrnout takto : země má u nás zcela neoprávněně špatnou pověst , sami jsme měli strach , ale cestu sem lze jen doporučit . Je třeba však třeba pospíchat , země se

rychle mění , modernizuje se i s negativy , které tato modernizace přináší . Tedy : murupafshim (na shledanou) !

Kopírujeme pobřeží Jadranu a naší první zastávkou v MNE je Stari Bar . Toto je již pouze turistická záležitost, dost zkomercializovaná . Parkujeme na bezplatném parkovišti u hřbitova , vlevo ve směru do kopce . Těsně před vstupem do města je parkoviště s poplatkem 3 Eura . Vstupné do města se platí částkou 2 Eura za osobu .

Turci při svém odchodu v roce 1881 odpálili ve městě dvě skladiště střelného prachu a je to vidět ; v podstatě se jedná o ruiny , místy zakonzervované . Máme neúplné informace , že je možné z přístavu Bar do Bělehradu odvézt auto vlakem a pokoušíme se o to . Autovlaky od poloviny června po dobu 2 měsíců skutečně jezdí , ale protože jsme podrobně nezkoumali internet , tak se teprve na nádraží dozvídáme , že je možno naložit automobil do výšky 155 cm ; naše výška 260 cm tedy nepřichází v úvahu . Vlak by odjížděl odpoledne okolo 17 hodiny a bylo by tak možné vidět alespoň část železnice , na jejímž počátku se koncentruje část z asi 250 tunelů a 200 mostů . Druhý den asi v 5 hodin ráno pak je vlak v Bělehradě a tudíž si lze ve vlaku odpočinout . Cena za osobní auto je 32 Euro , za osobu nutno zaplatit 21 Euro . Z Bělehradu vyjíždí vlak po 20 hodině a v Baru je po 11 hodině dopoledne . Nám se to nepodaří a tedy se rozhodujeme , že ještě navštívíme některá místa v MNE . Po krátkém odpočinku na kamenité městské pláži v Baru jdeme do města , kde nás překvapí úplně nový (ještě není uveden ve starším průvodci) , velký a skvostný pravoslavný kostel .

Následuje přímořské městečko Sutomore , kde je již vidět začátek sezony , ale podaří se nám postavit auto na kraj chodníku , vykoupat se a vyspat se . Ráno odjíždíme do blízkého

kempu Buljarica a trávíme zde den u moře . Cena je 13 Euro bez elektro , nad lokalitou je monastir se třemi kostelíky , takže je kam jít. Kemp je situovaný na pláži a je zde úplně volno . U místních se snažíme dozvědět , zda existuje mapa kempů v MNE , ale po dlouhém vyptávání zjišťujeme , že nikoliv . Ceny jsou zde daleko příjemnější než v Baru ; zde stojí čevabčiči 2,5 Eura ; v Baru 4 Eura . Následný den se zastavujeme v letovisku Petrovac , kde konstatujeme , že v centru je placené parkoviště , kde lze parkovat celý den a noc za 2,5 Eura . Aniž bychom této lákavé příležitosti využili (snad příště) , opouštíme pobřeží a míříme do bývalého hlavního města Cetinje . Před Budvou ještě zahlédneme z horní komunikace ostrůvek milionářů Sveti Stefan ; Sophia Loren zde však zřejmě není , ani my se nezdržujeme a u moře končíme .

Cetinje , ač má v současnosti pouze asi 20.000 obyvatel a je srovnatelné co do počtu obyvatel na příklad s naší Chrudimí , nelze vynechat pro jeho živou atmosféru . Navštívujeme bývalý palác posledního černohorského monarchy , krále Nikoly I. Král byl znamenitý střelec , jsou zde v přízemí vystaveny jeho kolty , vykládané stříbrem . Zřejmě vycházel z dobového reklamního sloganu : „ Bůh stvořil lidi silné a slabé , Samuel Colt je učinil rovnocennými“ .

V budově je rovněž velká sbírka obrazů , z nichž nás zaujala plátna českého malíře Jaroslava Čermáka , který je svými obrazy rázovitých Černohorců v MNE více známý než u nás .

Na těchto obrazech je vidět , že žádný muž dbalý své cti nebyl řádně adjustován , pokud neměl pistoli a šavli . To samozřejmě dnes již vidět není , ale pokud dodala MNE do NATO

v současné době 2000 vojáků (země má si 620.000 obyvatel) , jistě se jedná o kvalitní jednotku . Díky tradici zde vládne stále kultura macho a homosexualita , ač je tolerována , není předmětem zveřejňování a oslavování . Ještě letmo nahlédneme do současného hlavního města Podgorica , které bylo ve 2. světové válce prakticky vymazáno z mapy . Zde stojí za pozornost asi jen malá původní část Stará Varoš ; vhodné je však sem jít navečer . Zbytek Černé Hory je stoupání na sedlo Cajetina v Srbsku , zde přenocujeme u restaurace Borova glava , spolu s několika kamiony TIR . V Srbsku nás maličko znervozňují cyklisté na dálnici a malé traktory , ale to asi k Vojvodině patří . Před vjezdem do Maďarska

máme opět v dálce vlevo obilní silo Vrbas , které sem bylo dodáno z ČR . Hranice do Maďarska za Suboticou je opatřena vysokými ploty (přechod Tompa) , avšak korektní maďarští celníci pracují tak , že za 15 minut máme hranice za sebou . Protože jsme celý den jeli přes rozpálenou Vojvodinu , nepohrdneme za hranicemi kempem s termálními bazény ve městě Kiskunhalas . Cena se vším a za vše činí 4000 HUF za noc (obytné auto s dvoučlennou osádkou , elektro , termální bazény v ceně) , půl kempu je určeno pro osádky se psy , druhá polovina je bez psů . Dáváme si místní világos sör (světlé pivo) , ale to už je jiný příběh . Doma na tachometru máme po dvaceti dnech na cestě celkem o 4000 km více