

A high-angle photograph of a person riding a bicycle on a wide, light-colored gravel or dirt path. The rider is wearing a red jersey with a white number '1' on the back and a yellow helmet. The path leads down a hillside covered in green trees and shrubs. In the background, a coastal town with red-roofed buildings is visible, followed by a blue body of water with several sailboats. Distant mountains are on the horizon under a clear blue sky.

Slávka Chrpová, Zdeněk Kukal, Stanislav Rauch

Chorvatskem na kole

20 oblastí, 50+ tras – ostrovy, pobřeží i vnitrozemí

**Chorvatskem
na kole**

Slávka Chrpová, Zdeněk Kukal, Stanislav Rauch

Chorvatskem na kole

EUROMEDIA GROUP

CHORVATSKEM NA KOLE

20 oblastí, 50+ tras – ostrovy, pobřeží i vnitrozemí

Slávka Chrpová, Zdeněk Kukal, Stanislav Rauch

Copyright © Vítězslava Chrpová, 2025

Maps © Jitka Rauchová RAMAP s. r. o., 2025

Photos © archiv Chorvatského turistického sdružení, Slávka Chrpová, Stanislav Rauch, Alexej Taukachou, Zdeněk Kukal, archiv CK Geotour, Veronika Chladová, Stanislav Kysilka, Domagoj Burica, archiv Blanky Čechové, Igor Turčinov – Muzej betinske drvene brodogradnje, TZG Makarska, Tomáš Kalousek, Jitka Rauchová, Adéla Veselá a Turistička zajednica općine Pašman

All rights reserved

ISBN 978-80-284-0489-5

PŘEDMLUVA

„Pojedeme do Jugošky...“ Tahle věta by v době předlistopadové udělala mnohým jednu z největších radostí v jejich životě. Moji rodiče byli zrovna z těch šťastnějších a podařilo se jim dostat devizový příslib. Mně bylo tehdy osm a mám na ten prázdninový pobyt jen útržkovité, ale zato hluboké vzpomínky. Sama cesta byla slušným dobrodružstvím. Muselo se přes Maďarsko, kde si pamatuji na komáří nocleh v kukuřici. Na jízdu na zadní sedačce autem napěchovaným k prasknutí, na zahrádku, na které se vyjímal těžký plátěný stan se dvěma ložnicemi, a na strašné kolony, v nichž jsme stáli v třicetistupňovém vedru v tunelu, kde se stala nehoda. A taky na to, jak jsme se hledali se dvěma dalšími rodinami, se kterými jsme cestovali. Rodiče tehdy ztratili koncentraci a neuhlídali, kam dvě zbylá emběčka zabočila. Bez telefonu a mapy bylo celkem náročné se opět shledat. Když se pak před námi po přejezdu paklenických vrcholů po nekonečně klikatých a do skály zařizlých silničkách rozprostřelo moře, byl to nepopsatelný pocit. A do tohohle moře jsem se tehdy zamilovala. Do té širošířé nedozírné masy. Do jeho šumění, tyrkysové barvy i vůně. Také dnes v mém šatníku i šperkovnici najdete mnoho kousků v tomto modrozeleném odstínu.

Po revoluci už nebylo tak těžké se na Jadran dostat, a tak přestal mít ten punc něčeho neobyčejného. Musela jsem procestovat mnoho jiných exotických destinací, abych se k němu zase později vrátila a zjistila, že v Chorvatsku je jedno z nejkrásnějších moří na světě, že jsou tu stále málo turismem dotknutá a také magická místa, že i tady se dají najít opuštěné pláže, na které lze dorazit jen na kole nebo pěšky. Díky práci pro časopis *Cykloturistika* a partnerství s Chorvatským turistickým sdružením jsem uskutečnila různé cesty, které byly zaměřeny na mapování méně známých regionů v Dalmácii, Istrii či kvarnerské oblasti. Články z nich se pak staly základem této knihy. Dlouhodobá spolu-

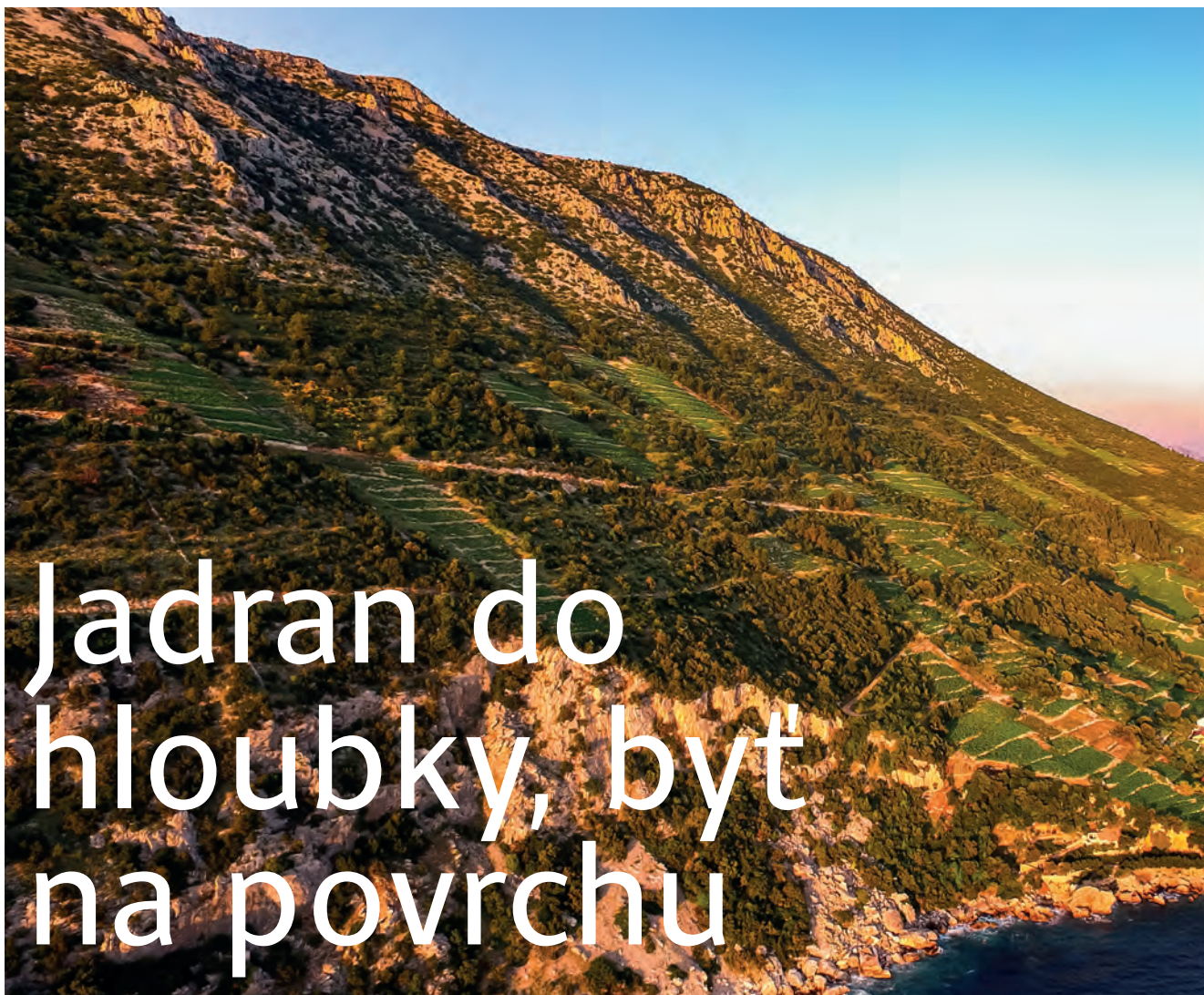
práce s autorem projektu Kololodi Zdeňkem Kukalem, který je naprostým znalcem většiny chorvatských ostrovů a také značné části jeho pobřeží, nás nasměřovala k tomu, abychom začali tvořit tuto ojedinělou publikaci. Do týmu jsme přibrali ještě zkušeného kartografa Stanislava Raucha, který má dlouhodobě k Chorvatsku vřelý vztah a zmapoval a projel na kole několik chorvatských ostrovů.

Protože naše texty vznikaly v průběhu několika let a každý autor má svůj osobitý náhled na region, navštívil ho v jiném počtu – sám, s někým blízkým či s větší skupinou cyklistů –, a také v jinou roční dobu, jde o texty svým charakterem různorodé. Nicméně více zkušeností a postřehů vidíme jako obohacující faktor, díky němuž je náhled na oblast objektivnější.

Do knihy přispěla svými tipy také spisovatelka Blanka Čechová, která napsala o Chorvatsku humoristickou trilogii *Jadranská snoubenka*, která vykazuje mnoho autobiografických prvků a v níž její zážitky ilustrují, jací jsou Chorvaté a jak vidí nás Čechy a co si o sobě myslíme navzájem. Blanka vás zavede na místa, která dobře zná a která ji samotnou něčím zaujala.

Zázemí a infrastruktura pro cykloturistiku se v Chorvatsku sice rozvíjí pomaleji než u nás, ale mnoho oblastí je už na putování na kole připraveno. Chorvatské ostrovy jsou zatím z větší části ušetřeny masového turismu. A protože Češi stále častěji vyhledávají na dovolené aktivnější způsoby jejího trávení, věříme, že vás našimi tipy inspiroveme právě k návštěvě méně známých oblastí, v nichž jsme vybrali více jak padesát panoramatických tras přístupných pro cyklisty, s minimálním provozem, kulturně i historicky obohacujících a s původním středomořsko-balkánským duchem.

Přeji příjemné počtení
Slávka Chrpová



Jadran do hloubky, byť na povrchu

text Zdeněk Kukal

My Češi známe Jadran dobře, bereme jej tak trochu za své moře. Vždyť jsme tu před více než sto lety byli prvními pravými turisty, nepočítáme-li rakousko-uherskou aristokratickou smetánku. Zatímco ta mířila nejčastěji do Opatije a na Lošinj, Češi ještě za Rakouska a pak za zrozeného Československa postupně objevovali různé části pobřeží a ostrovů, od Krku na severozápadě přes celou Dalmácii až po dubrovnickou riviéru na jihovýchodě. Ani tenkrát se nespokojili jen s pasivním poleháváním a koupáním.

V popředí vinice Dingač na poloostrově Pelješac,
vpravo v pozadí ostrov Mljet



RYZÍ TURISTÉ A CYKLOTURISTÉ

Leckde se Češi stali pionýry aktivního pohybu a kulturně-historického poznávání, to znamená turisty v původním českém významu toho slova. Mezinárodní význam slova je totiž širší – označuje jakéhokoliv účastníka cestovního ruchu, tedy i plážového povaleče nebo hosta luxusního resortu, který se z něj nehne na krok.

Prvním z námi turisticky „kolonizovaných“ ostrovů byl Krk, zejména okolí Bašky, kde Klub českých turistů před stoletím vyznačil celou síť pěších turistických cest. Poz-

ději, za reálného socialismu, u nás ostřejšího a v Chorvatsku, tedy v Jugoslávii, poněkud přívětivějšího, jsme tam mohli jen na speciální povolení. „Devizový příslib“ a „výjezdní doložku“ získali spíše účastníci lehačích zájezdů organizovaných pod kontrolou „strany a vlády“ než individuální aktivní turisté. Ti tedy pro tu pravou turistiku volili spíše země, do kterých povolení nutné nebylo, zejména Rumunsko a Bulharsko. Tam se ale spíše chodilo, než jezdilo na kole.

Po roce 1989 jsme při svobodných cestách do celého světa zjistili, že jadranské ostrovy a pobřeží jsou světo-
vě unikátní a stojí za časté návraty a pořádný průzkum. V 90. letech se v Česku zásadně vylepšila a rozšířila nabídka cyklů, na nichž jsme mohli snáze pokořit pořádné kopce i nerovný terén. A v závěru minulého tisíciletí česká cestovní kancelář přišla s kolodolí, originálním programem, který kombinuje plavbu lodí a cykloturistiku právě na ostrovech a pobřeží Jadranu. Předtím tam cyklistu viděli možná tak v televizi – teď se jich hned dvacet vylodilo na jejich ostrově, během své invaze se rozdělili a jali se ho různými směry projezdít. Na dalmatských ostrovech tak byli Češi opět první, tentokrát jako cyklisté. Dnes tam míří čeští i slovenští cykloturisté nejen na (kolo)lodích k tomu určených a přizpůsobených, ale mnohdy se vypraví přímo na vybraný ostrov nebo do zázemí pevninského pobřeží na delší dobu. Na ostrov se buď přeplaví i s autem a zvolí si strategicky položené místo jako svoji základnu pro okružní kolovýlety, nebo nechají auto na pevnině u trajektu a přeplaví se jen se svými koly.

Platí pravidlo: Čím složitější je ostrov dosažitelný z pevniny, tím méně bude ovlivněn negativním působením cestovního ruchu. Dnes, kdy cestovní ruch ve Středomoří mnohde válkuje místní prostředí a betonuje pobřeží, toužíme při svých cyklistických výletech čím dál více po poznání míst masovým turismem nepoznamenaných. Chceme nejen natočit cyklokilometry a zanořit se do tyrkysové mořské vody nebo průzračných krasových řek, ale i do různých barev přírody a života místních lidí. Pokusme se kaleidoskopicky odhalit některá méně známá fakta a souvislosti; ostrovy, pobřeží i vnitrozemí Jadranu pak můžeme důkladněji poznat, více prožít a místním lidem se lépe přiblížit.

V ČEM JSOU SI ČEŠI A CHORVATI PODOBNÍ?

Kromě příbuzného jazyka máme společného dost dalšího: Osud menšího slovanského národa s podobnou



Na kole v kombinaci s lodí nebo nezávisle: Jadranské ostrovy lákají

historií a společným rakousko-uherským dědictvím. To se projevuje dosud překvapivě často od systému státní správy, škol a úřadů po část společného jídelníčku včetně vídeňského řízku, španělských ptáčků, svíčkové a její dalmatské sestřenice pašticady, francouzského salátu a štrúdlu. I národní obrození v 19. století bylo podobné. Na ostrovech mají Chorvaté z pevninských měst často druhé bydlení – vikendice – odpovídající našim chatám a chalupám. Obě země jsou vyhledávanými turistickými cíli – v Chorvatsku táhne moře, u nás Praha.

A CO JE TAM JINAK?

Odlišnosti jsou často dány prostředím, odborněji se tomu říká geografický determinismus. Na ostrovech a pobřeží jsou přírodní kontrasty výraznější než u nás – slunce i vůně jsou silnější, barvy i kámen ostřejší, zeleň pichlavější, hadi jedovatější, ještěrky pětikrát delší, pořádný vítr umí přijít během minuty a pak se během okamžiku vše přežene, mraky zmizí a obloha se vyčistí. Bóra dokonce fouká za úplně jasného nebe, to u nás neznáme. Jadranci mají silnější pouto se živly, přírodou a půdou, se zdroji moře i země. Jsou více spontánní, impulzivní (v dobrém i špatném smyslu). Nejen láska a přátelství, ale i jejich zloba a nenávist dokážou být hlubší –

a rychleji se obrátí jedno v druhé. Ostrované jsou hodně zaměřeni na širší rodinu. Ta vydrží i dlouhou odloučenost – muži vyplouvali na moře na týdny, měsíce a leckdy i roky od nepaměti.

Oni jsou konzervativnější, my liberálnější (i v partnerských vztazích, ve stabilitě rodiny – tam je rozvod výjimkou). Dají na své blízké víc než na lidi zvenčí: Mají-li s někým zralým dobrou celoživotní osobní zkušenost (stačí, když je moudrý a drží slovo), stává se respektovanou autoritou, nositelem názorů a arbitrem sporů. My často popřáváme víc sluchu pochybným celebritám a nestálým hvězdám politického nebe. My jsme pořádnější (zevně), oni spořádanější (niterně). Dodržují prastarý řád dne, roku a lidského života, my často improvizujeme. Oni více věříci – my jsme vlažní. Ostrované jsou větší vlastenci než my, více se identifikují s místem, kde žijí, a se svojí zemí. My víc a aktivněji cestujeme, lépe to umíme (často i s omezeným rozpočtem), dokážeme si cestování užít, oni cestují méně, nákladněji a nepříliš sportovně. My pijeme víc piva, oni víc kávy a bevandy – vína s vodou nebo s minerálkou. Čaj je u nich jen pro nemocné.

Ostrované doma netopí, vestavěné topení doma vůbec nemají, někdo si trošku zavlaží klimatizací. Sedmáct stupňů Celsia se považuje za normální zimní po-



Město Pag na stejnojmenném ostrově od jihu

kojovou teplotu. Jsou zvyklí i v zimě sedět na čerstvém vzduchu, venkovní kavárny jsou tam otevřeny po celý rok. Přijedou-li v zimě do Česka, diví se, jak můžeme vydržet ty nezdravé rozdíly mezi strašlivou zimou venku a přetopeným nehybným vzduchem uvnitř. Oni se dokážou líp bavit ve větší společnosti (přátel, rodiny), umějí se snáz oprostít od starostí a práce (a stimulem nemusí být nutně alkohol). Jsou spontánně muzikálnější, umějí líp zpívat. My však chodíme častěji do divadla a na koncerty vážné hudby. My jsme v průměru pracovitější, i když si na práci a upracovanost někdy jen hrajeme. Oni si klidně po obědě zdímnou a vůbec se tím netají, my máme taky chvíle, kdy nic neuděláme, ale práci přesto radši předstíráme.

Oni více čtou klasické noviny (zejména na veřejnosti), mnoho zpráv – a zejména komentářů k nim – získávají ústním podáním od svých blízkých. Oni jsou přímější, bojovnější a ochotnější k obětem (pokud o něco jde), my jsme lstivější a vypočítavější (ne nutně vždy v negativním smyslu). Oni jsou otevřenější, velkorysejší, my uzavřenější, provinciálnější. Vzdušný, ostrý a daleký výhled na volný mořský obzor je poněkud jinou perspektivou než pohled na zamžené obrysy blízkého zarostlého kopečku v našich moravských úvalech nebo v české kot-

lině za inverze. Chorvati jsou „narázově“ pohostinnější, dokážou utratit spoustu peněz najednou nejen za přátele bez jakéhokoliv kalkulu. My zase dáváme víc na charitu i daleko do světa.

HOSPODSKÉ ROZDÍLY

Oni jdou do restaurace na jídlo zřídka, zato pak často jde o opulentní hostinu ve větší společnosti takřka s protokolárními pravidly. Buď jedí všichni, nebo nikdo a jen se pije (i samotné podniky jsou takto přísně rozlišený). My chodíme častěji a dost často jíme bez jakéhokoli řádu – jeden si dá hned po příchodu steak, druhý o hodinu později utopence a třetí nic. U nich je obvyklý společný účet a velmi se podivují, chceme-li platit zvlášť. Ve větší společnosti bývá určeno, kdo při jaké příležitosti zve a platí, u menšího stolu s přáteli jednou zaplatím já, podruhé ty nebo třeba zase já, ale rozhodně to nemíní jakkoliv řešit, natož pak rozpočítávat. Oni dají víc na styl oblékání a módní doplňky, největší rozdíl je u mužů. Ostrovan si ani na konci světa (ostrova) nikdy nesedne do restaurace či kavárny neupravený nebo ve špinavých montérkách.

Životní náklady odvíjené od cen zboží a služeb jsou větší v Chorvatsku než u nás, je tam i větší nezaměst-

nanost. Ve skutečnosti však skoro všichni, co můžou, pracují v rámci sdílené ekonomiky. Kdo je příliš líný, hamizný nebo něco opravdu zlého provede, je vyloučen z rodinného společenství a ztratí přátele, což je větším trestem než vězení. Ostrované se rádi smějí a hledí zpříma, my jsme častěji podmračení, ale zase máme na rozdíl od nich lepší smysl pro nadsázku a ovládáme umění nebrat se vždy vážně, klidně zesměšníme sami sebe. Ačkoliv se lidé na ostrovech bytostně cítí být součástí přírody, na rozdíl od nás ještě důsledně netřídí odpad. Zase ho ale vyprodukují méně než my.

SDÍLENÁ RODINNÁ EKONOMIKA

Výměna a společné užívání věcí i služeb na ostrovech i v méně osídleném zázemí pevninského pobřeží funguje ve své ryzí podobě od nepaměti bez přerušení, zatímco v evropských velkoměstech se stává tak trochu módou teprve teď, po staleté přestávce, a často v jiné podobě než původní. Širší rodina je kolem Jadranu často nejen živým příbuzenským svazkem, ale zároveň základní ekonomickou jednotkou. Mnohdy i polovinu své spotřeby potravin a služeb takhle místní získají vzájemnou směnou nebo výpomocí. Výhodou je zaručená kvalita – takové produkty jsou zpravidla lepší než průmyslové. V oficiálních ekonomických statistikách a v HDP ani DPH se sice vůbec neprojeví, stát přijde zkrátka, lidé jsou však spokojeni – a to je v tomto případě důležitější.

FENOMÉN DOMÁCÍ HOSPODY

Je to výhodné pro všechny: Turisté dostanou zajímavé a hodnotné místní jídlo a nápoje, domácí mají prostřed-

nictvím návštěvníků kontakt se světem a odbytiště pro své výpěstky a domácí výrobky. A stát nemusí přispívat tolika nezaměstnaným. Paní Mirjana ve vsi Pupnat na ostrově Korčula nás ještě v minulém tisíciletí spontánně pozvala na oběd, když jsme vyhládli a žíznilí – tenkrát ještě jako naprostí exoti – projížděli kolem jejího domu na kolech a požádali ji o vodu. Vařit umí skvěle a domácí suroviny dělají také svoje: Napřesrok si s manželem otevřeli pohostinství, kde se čeští cyklisté stali pravidelnými hosty. Podobných malých podniků vznikla na ostrovech celá řada. Všude mají pršut a domácí sýr, jinak je nabídka různorodá – liší se i podle roční doby a toho, co se zrovna vypěstuje nebo uloví.

Společným rysem všech takových zařízení je nutnost nespěchat a užít – je to pravý „slow food“. Na oběd je vhodné počítat aspoň se dvěma hodinami. Splní-li takové pohostinství státem dané podmínky domácí rodinné výroby, prakticky neplatí daně a je zproštěno chorvatského vynálezu fiskalizace, který jsme u nás přejali jako EET. Oficiálně se to jmenuje obiteljsko poljoprivredno gospodarstvo (OPG) – rodinné zemědělské hospodářství.

OSTROVANÉ A BICYKLY

Byť za uplynulé čtvrtstoletí si místní na kola návštěvníků zvykli, sami jako sportovní nebo rekreační nástroj kolo nepoužívají. Zřídka se na ostrovech objeví místní cyklista na kole typu naší „skládačky“, ten však jede jen po rovině za roh pro noviny nebo na kávu. Občas se dá narazit na vystajlovaného cyklistu na horském nebo častěji na silničním kole, rozuměj obyvatele většího města v chorvatském vnitrozemí. Zejména na jednoduchých

Chorvaté si potrpí na domácí kvalitní suroviny



Ostrované mají silnější pouto se živly a hlavně mořem





Prvním z ostrovů, který Češi turisticky „kolonizovali“, byl Krk



Vinařství je na mnoha ostrovech hlavním zdrojem obživy

úsecích pobřežních silnic někdy můžete potkat až příliš organizovanou skupinu Západoevropanů (nejčastěji Němců) nebo Američanů vedenou průvodcem, na konci pelotonu je zdravotník a mechanik. Češi jsou však pořád ve většině – a chtějí dojet i na tu nejzapadlejší panenskou plážičku nebo do nejdřívnutější osady.

Ostrované dnes na české a slovenské cyklisty hledí převážně jako na zvláštní, neškodné a někdy celkem zábavné, hravé a trochu šilené tvory, zároveň jakési velmi vzdálené příbuzné – v leccems jim podobné, kteří však provozují jim nepochopitelnou činnost. Už ale pro ně nejsme úplnými mimozemšťany, jak tomu bylo před 25 lety.

POMOC JE DALEKO

Pro návštěvníky ostrovů mohou nastat problémy při náhlém vážnějším onemocnění nebo zranění. V nepříznivém počasí někdy i více dnů po sobě neplují trajekty ani nevzlétne záchranný vrtulník, takže ostrované i turisté jsou odkázáni na mnohdy velmi skromné místní zdravotnické zázemí; do nemocnice na pevninu se dostanou, teprve až se vyčásí. Ani za příznivých podmínek nebývá pomoc rychlá – žádná sanitka do čtvrthodinky, jak jsme zvyklí z Česka. To je stinná stránka zejména vzdálenějších a méně zalidněných ostrovů a izolovaných míst na nich. I proto je na místě mimořádná opatrnost – nejlepší úraz na kole je ten, který se nestane.

V přírodě na ostrovech vodu nenajdeme, vápencový terén pramenům a vodě vůbec v ostrovní krajině nepřeje. V protikladu jsou pevninské krasové řeky a říčky až pohádkově průzračné. V každém případě zejména před výjezdem do terénu mimo lidská obydlí je nutné mít zásobu vody a energetickou rezervu. Možnosti občerstve-

ní a nákupu jídla a pití jsou omezené, odpovídají hustotě zalidnění. Praktické jsou dobře zásobené malé obchody sítě Studenac, které najdeme v každé větší obci. Některé mají před sebou i malou „konzumační zónu“, kde můžete zakoupené potraviny nebo nápoje hned spořádat. V nouzi lze o vodu požádat místní – voda tekoucí z vodovodu je zpravidla pitná.

Škrapový kamenitý terén je mimo cesty prakticky neprostupný. Zejména na podzim lze snadno píchnout o trny. Po takovém defektu se musí pořádně prohmatat plášť, aby nedošlo k recidivě. Na ostrovních silnicích je v cyklistické sezoně provoz aut zpravidla malý, což je pro cyklisty nespornou výhodou. Když na vás auto zatroubí, spíše vás zdraví nebo se mu líbíte, než že by se řidič zlobil. Při odkládání kola u kavárny nebo restaurace zvolte místo, které nikomu nevadí ani ve výhledu, ani v průchodu. Za vrchol neslušnosti místní považují odložení helmy, kolorukavic apod. na stůl, na němž se jí nebo pije. Objednáte-li si nápoje v kavárně, vinárně nebo pivnici, která nenabízí jídlo, zpravidla vám dovolí si rozbalit a sníst to, co si přinesete, třeba burek z pekárny. Chce to ale se zeptat.

OSTROVY A POBŘEŽÍ JADRANU VČERA, DNES A ZÍTRA

V této knížce najdete texty s praktickými cykloturistickými tipy pro ježdění na větších ostrovech, pobřeží i vnitrozemí. Popsané území má mnoho společného i co se týče minulosti.

V pozdním středověku a raném novověku ovládali většinu dalmatských ostrovů, pobřeží a větší část Pelješace Benátčané, kteří tam přinesli prosperitu a mės-



Místní muži ve zralém věku často diskutují při pozorování moře

tečkům vtiskli jejich dnešní převážně renesanční tvář. Ostrovy a pobřeží však trpěly útoky pirátů (z moře) a Osmanů (z hloubi pevniny), a proto byla pobřežní sídla většinou opevněná a lidé častěji bydleli bezpečněji, dál od břehu, ve vnitrozemí ostrovů. Mljet, Lastovo a nejvýchodnější část Pelješace byly v područí Dubrovnické republiky, menšího, ale také prosperujícího městského státu, který šikovnou diplomacií udržel svoji nezávislost na Benátkách ze severozápadu i na osmanské říši z jiho-východu a těžil z mezinárodního obchodu. Ovládnutí oblasti Rakouskem, jež využilo oslabení Osmanů i Benátčanů koncem 18. století, bylo stvrzeno vítěznou námořní bitvou u ostrova Vis, kde roku 1866 malá rakouská flotila rozdrtila italskou přesilu. Ostrované se mohli spustit z vnitrozemí k moři a nastala doba mírového rozvoje se stavbou moderních přístavů – a také počátkem turis-

tiky. Jadranské ostrovy my, aktivní turisté a cykloturisté, považujeme za skvělý cíl našich cest už více než sto let a není důvodu, aby tomu po příštích sto let bylo jinak.

CESTY HISTORICKÉ I SOUČASNÉ

Nejstarší cesty na ostrovech mají svůj prapůvod v antice, v době, kdy ostrovy ovládali Řekové a Římané. Mnoho jich bylo postaveno v době renesance, za panování již zmíněných Benátčanů.

Cesty se velmi intenzivně stavěly také za krátké vlády Francouzů počátkem 19. století. Od roku 1805 si na pár let dalmatské ostrovy podrobil Napoleon v rámci tzv. Ilýrských provincií a přikázal rychlou výstavbu zpevněných komunikací. „Napoleonské“ cesty v minulosti často magistrálně vedly nadél přes celé ostrovy a poloostrov Pelješac. Po stavbě nových silnic za Rakouska i za Jugoslávie už se z větší části nepoužívaly, a proto mnohdy zarostly. Dnes jsou některé úseky vyčištěny a opět schůdné nebo i na kole sjízdné, výjimečně vyasfaltovány (např. Marmontov put na Korčule, pojmenovaný po Napoleonově maršálovi, provinčním správcí), většinou však v „původním“ stavu, i se starými patníky a milníky (například Napoleonski put Metohija – Ston na Pelješaci, Napoleonska cesta Brusje – Stari Grad na Hvaru, krátké úseky na Mljetu).

Dost cest vzniklo i za Rakouska, makadam nás zavede například na most Franje Josipa (most Františka Josefa) ve vnitrozemí Brače, nazvaný podle našeho společného mocnáře.

Původní historické cesty byly v druhé půlce minulého století leckde nahrazeny asfaltovými silnicemi. Zbývá však dost míst, kde je nová asfaltka vedena jinudy a původní makadam tak zůstává k dispozici nám jako téměř výhradním uživatelům.

Zejména v posledních dvaceti letech pak na ostrovech vznikají nové makadamy jako požární cesty – slouží tedy hlavně vjezdu hasicí techniky v případě požáru vegetace. Nechoří-li, pěkně slouží nám cyklistům. Požární cesty často vedou do opravdu opuštěných přírodních území, někdy i s původním pralesem. Nové cesty také slouží k obsluze nových vinic a olivových sadů, které jsou v posledních letech v Dalmácii mnohde zakládány.

PODÉL MOŘE, NEBO HŘEBENOVKOU?

Nikde ve Středomoří není tolik pobřežních neasfaltových cest vedoucích přírodní, původní pobřežní krajinou jako právě na jadranských ostrovech. Pobřeží zastavěné

a zabetonované hotely a apartmánovými městy, pobřeží často nepřístupné (protože zabrané soukromými ohrazenými pozemky) je jinde pravidlem, tady naprostou výjimkou. Některé cesty vedou přímo po břehu moře, častěji však jde o zvlněné cesty úboční, které pár desítek metrů nad mořem často po mnoho kilometrů kopírují členité pobřeží plné zátok a mysů, a přitom cyklistovi poskytují pěkné vyhlídky na moře a okolní ostrovy nebo na pevninu. K některým zátokám pak vedou krátké spo-

vojací singletraily – kozí stezky (kozji put), které umožní někde velmi technický sjezd, jinde jen obezřetnou chůzi k liduprázdňé, panenské plážičce na vykoupaní.

Druhým „topografickým“ typem makadamu je hřebenkova: Na některých ostrovech tvoří scénickou páteřní cestu s výhledy na obě strany, mnohdy prochází značnou částí vnitrozemí ostrova.

Ať už se vydáte podél moře nebo hřebenkou, každá cesta však bude jedinečným zážitkem.

ZAJÍMAVOSTI

MAKADAMY

Makadamski put, zkráceně makadam je výraz, kterým místní nejen v Chorvatsku, ale na celém Balkáně označují šotolinovou nebo štěrkovou vozovou cestu. Původ slova je ve jméně skotského stavebního inženýra Johna McAdama, jenž počátkem 19. století vynalezl a zavedl rychlý způsob výstavby zpevněné cesty. Většina ostrovních makadamů sice nesplňuje páně McAdama přísná technologická kritéria, ale když jim tak říkají místní, tak proč ne my taky, že? Sorry, Mr. McAdam!

Makadamy mohou být velmi jemné a hladké, na druhou stranu i značně ostré až brutální. Profil cest tedy může být mírně zvlněný anebo opravdu ostře nahoru dolů (nebo něco mezi tím). Kvalita povrchu v kombinaci s profilem pak umožňuje buď sjízdnost všem typům kol a všem cyklistům, anebo – v druhém extrému – cestu předurčuje výhradně pro horská kola a pro technicky i fyzicky zdatné jezdce.

PRAKTICKÉ INFORMACE

sezona

Od poloviny dubna do října, vyhněte se hlavní sezoně v červenci a srpnu.

doporučené mapy

Speciální cyklistické mapy ostrovů a některých oblastí pobřeží, které vznikly na základě systematického průzkumu terénu a kartografické erudice, připravil a vydal organizátor programu Kololođ, cestovní kancelář Geotour. Ta bude prodávat na svém webu i aktualizované mapy v pdf formátu. V mapách je zahrnuta aktuální sjízdnost a povrch cest, který se rychle mění. Cyklotrasy v této publikaci popsané s QR kódy, a tedy s odkazy na mapy.cz, jsou prověřené. Občasné místní (cyklo)turistické značení je různorodé, nesystematické a často spíše matoucí. Původní tištěné mapy v měřítku 1 : 100 000 Geotouru je možno objednat zde:



doprava

S kolem do Chorvatska – kromě individuální dopravy autem je možné využít pro rok 2025 (od dubna) autobusy

společnosti FlixBus, která bude disponovat nosiči na kolo. Půjde o noční linky z Prahy na Istrii, do Splitu (přes střední Dalmácii) a na lince z Bratislavy do Dubrovníku. Dále na linkách provozovaných německými a polskými dopravci (Rijeka, ostrov Krk). Z přepravy jsou vyloučena elektrokola. Jednotlivá místa v autobusech s kolovleky převážně na trase Praha–Makarska může nabídnout na dotaz i CK Geotour, www.geotour.cz.

Pro automobilovou dopravu se jih Chorvatska přiblížil v roce 2022 otevřením nového mostu z pevniny na Pelješac, který zkracuje cestu autem nejméně o hodinu. Trajekty na ostrovy zajišťuje nejvíce Jadrolinija – www.jadrolinija.hr. Dalšími lodními dopravci jsou:

Rapska plovidba Rab – www.rapska-plovidba.hr, provozuje trajektovou přepravu na lince Stinica–Mišnjak na Rabu a lodní linku z Rabu na Pag.

UTO Kapetan Luka – www.krilo.hr,

provozuje čtyři rychlé lodní linky ve splitské oblasti.

G & V Line Dubrovnik – www.gv-line.hr,

provozuje rychlou lodní linku z Dubrovníku na Mljet, Korčulu a Lastovo.

webové stránky

chorvatsko.hr – oficiální stránky Chorvatského turistického sdružení, kde najdete nejvíce informací o zajímavostech, dopravě i událostech.

V Dalmácii na kole do kopce? Jedině Češi!

text Blanka Čechová



Podle Karmelina, našeho kamaráda z ostrova Hvar, je to nejkrásnější na ostrově Brač pohled na Hvar! Výjezd z Bolu po silnici do Nerežišće. Dnes už je silnice vyasfaltovaná



„Hele, vaši,“ poznamenal Baldo, když jsme v kabrioletu vyjížděli do kopce na ostrově Lastovo a míjeli zpočasný peloton cyklistů. Chvilí jsme se o to hádali: „Jak jako naši?“ namítala jsem. „Podle tebe musí být každý cyklista, co funí do kopce, hned Čech?“

„Dobře, možná nejsou vaši, ale naši to nejsou určitě,“ odtušil můj jadranský snoubenec.

Na lastovském vrchu Hum to prasklo. Nejenže to byli Češi, byli to účastníci zájezdu, který je znám pod souborným označením Kololod'. Baldo s nimi zapředl družný hovor, vypil dvě piva, načež skočil zpátky do kabrioletu. „Tak tohle už nechápu vůbec!“ halasil. „To je prostě dvojitý nepohodlí: Přes den se trmácíš do kopce na kole a noc strávíš na čtyřech metrech čtverečních v nějaký kajutě!“ Nevěřicně kroutil hlavou. „Tohle my, naši, prostě nikdy nemůžeme pochopit. Ale vy v tom vynikáte!“

Ba, jsme sice slovanské národy, navíc s velkou částí společné novodobé historie, a hle – náš přístup k životu by snad nemohl být rozdílnější. Přestože se Vinnetou natáčel v Chorvatsku, pojmy jako „dobrodružství“, „úsilí“ či „překonání sebe sama“ bere povážlivě procento místních jako něco, čemu se rozumný člověk v životě raději vyhne.

„Jenže to pivo si prostě užiješ víc, když zvládneš tu výzvu, chápeš?“ snažila jsem se to Baldovi objasnit. „Víš, že sis dal do těla, že sis to zasloužil.“ – „A víš, že já si to pivo užil úplně náramně?“ kontroval. „Ani ve snu by mě nenapadlo, že se musím zpotit, zničit, přivodit si zánět svalů anebo alespoň úžeh, abych si zasloužil dva hlty Karlovačka.“

Dalo by se říct, že Chorvaté, zvláště pak ti jižní – Dalmatinci – a dvakrát zvláště dalmatští ostrované, jsou jako hobiti, kteří jsou urputně přesvědčeni o tom, že jejich vesnice je ráj na zemi a jen blázen by ho dobrovolně opouštěl. Čechy vnímají jako dobrodruha Froda: Není jim jasné, proč to všechno vlastně dělá, ale vlastně obdivují jeho odhodlání a mají ho tak rádi, že mu tu exotičnost odpustí. Navíc milují češtinu a s oblibou si dělají legraci ze slov, která znějí stejně, ale znamenají něco jiného. Nechápu, jak můžeme moři říkat „voda“, když moře je a vždycky bude zkrátka more. A už vůbec nechápu určité napětí a stres, systematickou zvědavost a cestovatelskou ambici, kterou se během dovolené mnozí Češi vyznačují. A já to pokaždé znovu a znovu vysvětluji: Vám se to řekne, když máte to more celoročně hned za domem. My ho máme jen na čtrnáct dní v červenci a šlus. Takže se ho musíme nabažít do foroty. Mu-



Dalmatinec žijící v souladu s Desaterem, které začíná prvním příkázáním, a sice „Člověk se narodil, aby si odpočinul“, nemůže pochopit, že se Čech plahočí do takovýchto krpálů

síme toho co nejvíc stihnout. Ze zážitků a vzpomínek musíme vydržet celý rok, než se vypravíme znovu. Ale je marné to vysvětlovat někomu, kdo žije v souladu s Desaterem Dalmatince, které začíná prvním příkázáním, a sice „Člověk se narodil, aby si odpočinul“. Celé Desatero, jakož i desítky postřehů a historek, které ilustrují, jací jsou naši a jací jsou oni, a co si o sobě navzájem myslíme, je zevrubně popsáno v humoristické trilogii o jadranské snoubence.

DOVOLENÁ. ZN. AKTIVNÍ

Když jsem sbírala materiál do fotoprůvodce *Jadranská snoubenka na cestách*, podnikla jsem spoustu cest s našimi třemi dětmi a psem, a to ve Volkswagenu T5 upraveném na spaní. Baldo (o tchyni ani nemluví) jen kroutil hlavou: Vláčet se někam do neznáma a v noci se tísnit ve spací vestavbě? „To je šílené!“ – chytali se za hlavu všichni místní. („To je úžasné!“ – blahopřáli mi všichni přátelé v Česku.)

„My jsme zkrátka pro aktivní dovolenou,“ shrnula jsem.

„V tom případě jsme my pro pasivní práci!“ odtušil Baldo. „Aktivní dovolená... blbost! To je prostě jen zbytečná námaha mimo pracoviště!“

„Jenže tím, jak po sobě umíme jít, jsme to taky dál dotáhli, víš?“ bráním se. „Jako země. Jako Češi. Kulturně, třeba. Máme hodně skvělých spisovatelů!“

„To jsem rád. My máme Luku Modriče a Hajduka!“ To už se skoro rozčílil. „Takže ta rvavost v nás je, i když ne-

jezdíme na aktivní dovolený. Prosím tě... Vždyť i nejslavnější lyžaři všech dob byli naši – Kosteličovi!“

Vzpomenu si na historku, kdy – za hluboké totality – vyrazil nějaký soudružský novinář dělat reportáž do Prahy a nachomýtl se k frontě, která se vytvořila před knihkupectvím na Václavském náměstí. Byl zrovna čtvrtek a pamětníci vědí, že se tehdy agitovalo „Každý čtvrtek novou knihou“. Novinář nemohl uvěřit, že fronta je opravdu na knihy – že by u nás bylo tolik vzdělanců a intelektuálů. A tak se zeptal jedné paní: Co děláte? – Já jsem kuchařka. – A vy? – Já jsem instalatér. Novinář pak do reportáže napsal památnou větu: „Úroveň Československa dosáhneme teprve tehdy, kdy budou i naše kuchařky a instalatéři stát fronty na knihy.“

NAŠI ČEŠI: MÁME VÁS RÁDI

Kromě vzdělanosti Chorvaté na Čechy obdivují především dvě věci. Zaprvé, pokojný způsob, kterým jsme se dokázali rozejít se Slováky, a zadruhé – naši oddanost Jadranu, která nejednou vytáhla chorvatský turistický průmysl z nejhoršího (po válce, během covidu). A co na nás – kromě turistického stresu a ambicí – nechápou: Třeba nekvalitní potraviny, které jsme ochotni kupovat a konzumovat u nás v Česku (ten rozdíl je opravdu markantní, stačí, když si koupíte kdekoli v Chorvatsku obyčejné kuře nebo jakékoli mléčné výrobky; a co teprve, když vyrazíte v sezoně na některý z místních trhů!). Anebo schopnost chodit v dešti, ba jít v dešti ven i s dětmi! Protože v Dalmácii a obzvláště na ostrovech, je

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Chorvatskem na kole - 20 oblastí, 50+ tras - ostrovy, pobřeží i vnitrozemí.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.