

CHORVATSKO V SEDLE



Str. 56

» **Kolo a loď**
pro suchozemské krysy



Str. 58

» **Známý výjezd**
na Sveti Jure



Str. 56

» **Titova**
válečná jeskyně



Str. 61

» **Jak se žije**
na výletní lodi

NA JAŘE, NEBO NA PODZIM?

Už jste viděli chorvatské ostrovy ze sedla svého biku? Nejlepší období je podzim nebo jaro. Jaro je plné barev a vůní. Na podzim je krajina sice vyprahlá, ale cesty a silničky lemuji vinice obtěžkané šťavnatými hrozny.

..... TEXT: JAKUB TUREK FOTO: VÁCLAV NOVÁK



V Chorvatsku volně v přírodě dozrávají fíky a granátová jablka, což dělá radost nejednomu zkušenému a hladovému cyklistovi. Některé malé vinice o velikosti vesnického dvorku jsou opuštěné. Celé generace vinařských rodin lopotně sbíraly kamení z černé hlíny a stavěly z něho zídky na okraji vinic. Jejich potomci ale odešli do měst.

K bikingu patří také posezení v útulných konobách (rodinných vinárnách), kde se podává domácí víno i jiné lahodné moky. K jídlu bývá pršut (šunka), mořské plody a občas i skopové maso na rožni.

Když vystoupáme na vrcholky přímořských pohoří a přehlédneme nedozírné moře s četnými ostrůvky, připadáme si hrozně malí. Po celodenní jízdě na unaveného cyklistu čeká příjemné osvěže-

ní v mořských vlnách. Pláže jsou opuštěné a člověk tu může v klidu poslouchat šumění vln.

JARNÍ KRAJINA SE HALÍ DO ŽLTÉHO HÁVU

Jarní krajina je úplně jiná. Všechno je živé a svěží. Vinice zatím úrodu jen slibují, zato je všude spousta barev a vůní. Oči přecházejí ze záplavy žlutých květů čilimníků. Jindy trávu doslova prorůstají stovky vlčích máků se spoustou rudých květů.

Člověk stěží uvěří, že květiny a keře nejlépe rostou v místech, kudy dříve prošel požár a spálil vše živé na prach. Nádherné pohledy donutí na chvíli se zastavit a nechat barvy na sebe působit. Koupání na jaře je studenější, nicméně smociť se lze.

Bikeři jezdí na kolech a vnímají krajinu, stavby, památky. Málokdy si však ze svých cest zapamatují vůně, barvy a zvuky. Tady je to ale jinak. Na jaře jsem projel několik ostrovů. Hvar byl nejbarevnější. Kromě rudých vlčích máků a žlutých čilimníků tu kvetla všudypřítomná fialová šalvěj. Červen tu je vůbec ve znamení fialové, protože hned po šalvěji rozkvétají rozsáhlé porosty levandule a ostrov sytě provoní.

Na ostrově Brač mě cestou na nejvyšší vrchol Vidova Gora zaujal borovicový les oživlý silným zpěvem ptactva. Na ostrovech je takový les neobvyklý. V přístavu Milna se v podvečer překřížovaly jiričky, hnízdící pod střechami domů.

Dodnes si vybavuji, jak mě při noční procházce kamennými uličkami městečka Vis na stejnojmenném ostrově praštila

PODZIM NA ŠIPANU. Každá jízda na chorvatských ostrovech je pastvou pro oči.



KAŽDÁ TÚRA ZAČÍNÁ U MOŘE a první ranní stoupání nás vždycky rozežřeje.



TĚŽBA SOLI z moře je těžká práce. Obhlídku odpařovacích nádrží jsme udělali na kole.



DUBROVNIK. Dříve vojenský a obchodní přístav je dnes prvotřídní kulturní památkou.

do nosu silná vůně růží z Jericha a rozkvetlých jasmínů. Když padají na zem zralé citróny, jejich vůně se tlačí starodávnými úzkými uličkami. Na ostrovech čas plyne daleko pomaleji než v hektickém velkoměstě. Jejich krásu cyklista vnímá všemi smysly.

POMOZ SI SÁM

Orientace na cyklotrasách v Chorvatsku je poměrně snadná, povrch cest bývá buď asfaltový, nebo šterkový. Hrubému vápencovému šterku tady říkají makadam. Na vedlejších cestách auta téměř nejedí, hlavním silnicím je lépe se vyhnout. Je dobré jezdit ve skupinkách, případné defekty na kolech je nutno si opravit svépomocí. Cykloservisy na ostrovech téměř nejsou. Přesto se cykloturistika v Chorvatsku rozmáhá. Přibývá nejen cyklistů,

ale také cestovních kanceláří, informačních středisek, cyklomap, a dokonce i značených cyklostezek. Stejně jako v celém Středomoří se na kole jezdí co nejbližší moři a především na jaře a na podzim.

Na některých chorvatských ostrovech již vedou značené cyklistické trasy, v infocentrech se objevují cyklistické mapy s cizojazyčně popsanými trasami. Zdeněk Kůkal, který sem vozí turisty na lodích, vydal českou verzi cyklomapy, která se zdá nejpřesnější. Není divu, protože bikerské zájezdy sem pořádá už dvě desítky let a ostrovy zná jako své boty.

Trailly v náročném terénu se na ostrovech téměř nejedí a na enduro raději zapomeňte. Jsou k tomu tři dobré důvody: 1) Cesty obvykle nikam nevedou, protože širší slouží pouze hasičům a užší jsou kozí

stezky končící na pastvinách. 2) Ostrý vápenec dokáže proříznout pneumatiku jako nůž. 3) Trny z přímořských keřů jsou všudypřítomné a propichují pneumatiky spolehlivěji než rozsypané připínáčky.

I když zůstaneme na makadamu, musíme počítat s tím, že píchne vícekrát za den. Nejdůležitější výbava na kolo, kterou je potřeba mít stále s sebou, tedy obnáší odolné gumy, sadu duší, nářadí na jejich výměnu a hodně lepení.

Chorvatsko na kole již objevili kromě Čechů také Angličany a německy mluvící cyklisté. „Vzpomínám na partu Angličanů. Měli s sebou staříka, který sotva slyšel, ale na konci týdne nám dal sbohem s tím, že se do Anglie dopraví sám po vlastní ose,“ popisuje průvodce cyklistických zájezdů František Dlask.



SVATÝ JIŘÍ

Jeden ze čtrnácti svatých pomocníků Sveti Jure se musí hodně snažit, aby chom se vyškrábali na vrchol. Je to k němu vysoko, daleko a do strmého kopce.

..... **TEXT:** JAKUB TUREK
FOTO: VÁCLAV NOVÁK



SVETI JURE JE UŽ BLÍZKO. Poslední křižovatka před koncem stoupání.



POPULÁRNÍ VRCHOL. Skoro dva kilometry převýšení dá každému do těla. Našenců je dost.



1762 METRŮ NAD MOŘEM. Výš se už na kole nedá dojet. Vrchol okupují vojáci.

BIKE INFO

Seznamy ubytování, plánování cest a inspiraci najdete na oficiálních stránkách Chorvatského turistického sdružení www.croatia.hr

Český cestovní operátor Geotour pořádá jarní a podzimní zájezdy kombinující plavbu na lodi pro několik desítek lidí s cyklistickými přejezdy na ostrovech a pobřeží. Více na www.kololod.cz

Horská služba Makarska (www.gss.hr):

tel.: +385 (0)91 721 0011

Tísňová linka: 112

Policie: 192

Zdravotní pomoc: 94

Hasiči: 193

SLADKÁ ODMĚNA.
Třicet kilometrů pořad dolů!

Sveti Jure je patron mnoha jihoevropských zemí a měst, jen Chorvatsko se mu vyhýbá. Za to snad každý ostrov a poloostrov na Istrii a v Dalmácii se pyšní velkou horou tohoto jména. Jiřímu konkuruje jen Mikuláš, protože vedle hory Sveti Jure se obvykle vypíná její dvojče Sveti Nikola.

Mezi cyklisty je populární druhá nejvyšší hora Chorvatska a zároveň nejvyšší vrchol pohoří Biokovo a také celého dalmatského pobřeží. Tento Sveti Jure má vrchol v nadmořské výšce 1762 metrů. Na jeden zátaž musíte bezmála dvoukilometrové převýšení zdolat rovnou od mořské hladiny.

JAK JSI NA TOM S FYZIČKOU

Pro bikery je to trochu nuda, ale zároveň dobrý test fyzické kondice, protože se stoupá po lepším či horším asfaltu. Silničáři tady jezdí jako rakety. Cykloturistům na trekkingových kolech trvá výjezd skoro celý den.

Vyrazíte z oblíbeného pobřežního letoviska Makarska. Na východním konci obce odbočujete vlevo, jak jinak než do kopců. Po necelých pěti kilometrech narazíte na této silnici druhé třídy na ostrov levou odbočku. U ní stojí strážní budka se závorou. Přísný vrátný a strážce národního parku v jedné osobě od vás ochotně

vybere 20 kun na osobu bez ohledu na to, jste-li tu pěšky, nebo na kole. Automobilisté platí dvakrát tolik.

MAKADAM NEBO ASFALT

Následuje jedenadvacet kilometrů ne vždy zrovna mírného stoupání. Serpentinu po pěti kilometrech vystřídá hřebenovka klikatící se mezi úchvatnými drobnými vrcholy a údolíčky. Cestou potkáte hospůdku Vrata Biokova v sedle Staza (987 m n. m.). Poslední kilometry patří k nejnáročnějším. Stoupající cesta zařízdlá do strmých srázů, nepřehledné zatáčky, v nichž se vyplácí přemýšlet nad tím, co cyklista udělá, vyřítí-li se z některé z nich protijedoucí auto. Silnice začíná stále více připomínat kolmici, poslední úsek se mění v náročnou serpentinu. Ještě několik desítek šlápnutí pomocí naprosto zdřevěnělých stehů a lýtek, ještě několik posledních kapek potu si najde cestu síťovinou v helmě

a dopadne na ohmataná řídítka a pak – zklamání. Nestojí tady restaurace. Na samotný vrchol se nedostanete. Stojí tam vysílač obehnaný plotem. Kaple o několik výškových metrů níže není zrovna architektonickým ani jiným skvostem. Není tu ani razítko. Proč byste sem tedy měli šlapat? No přece kvůli tomu úžasnému, několik desítek kilometrů dlouhému sjezdu!

Převýšení 1762 metrů z chorvatského

přístavu Podgora na nejvyšší horu jadranského pobřeží Sveti Jure v pohoří Biokovo se dá zvládnout po relativně dobré silnici během odpoledne, je ale dobré být připraven a mít něco předem našlapáno alespoň v českých kopcích. Na třicetikilometrové trase, která vede prakticky stále do kopce, potkáte horské koně, volně se pasoucí krávy a kozy a políčka brambor v závrttech nehostinného, ale nádherného krasového pole. Odpočinout si můžete v sedle Sveti Ilija. Zpáteční cestu je možné zpestřit terénní jízdou po šterkovém a písčivém makadamu (polní cesta) a silničními serpentinami s vyhlídkou na většinu ostrovů jižní Dalmácie.

JE LIBO PĚŠKY?

Z Makarské lze vystoupit na Sveti Jure také pěšky Rodičovou cestou přes sedlo Staza. Trasa byla vybudována přes sto lety a poskytuje nádherné výhledy. Míjíte turistickou chatu pod Vošcem a odtud namáhavě dorazíte na vrchol Sveti Jure. Výstup a sestup trvá trénovaným turistům jedenáct hodin a doporučuje se najmout zdejšího horského vůdce znalého terénu. Podmínkou k přežití je uskutečnit túru na jaře nebo na podzim kvůli nesmírnému horku přes léto, a také nejméně tři až pět litrů vody na osobu s sebou. Varováním budí, že každoročně zde někdo zemře na dehydrataci.



OSTRÉ STOUPÁNÍ NA VISU.
Je lepší šlapat nebo tlačit?



POZOR MINY!
Opouštět vyznačené cesty je životu nebezpečné.

NÁMOŘNÍ BITVA U VISU 1866

Dvě největší bitvy po uzavření prusko-italského spojeneckví proti Rakousku měly v roce 1866 dva protichůdné výsledky. Zatímco Prusové vyhráli na zemi krvavou řež u Hradce Králové, Rakusané na hlavu porazili Italy na moři u Visu.

Předsunutý ostrov Vis měl být pro Italy prvním krokem v ovládnutí Jaderského moře. Dělati si na to nárok již od antiky. Dříve britská, v té době ale už rakouská pevnost odolávala jen s potíží, protože rakouské loďstvo bylo soustředěno v Pule na Istrii. Stačilo se však vrátit a zasáhlo do bojů.

Klíčovým momentem bylo, když rakouská šroubová fregata Arcivévoda Ferdinand Max najela do boku italské vlajkové lodi Re d'Italia a potopila ji. To vyvolalo u silnější italské flotily zmatek a ústup. Bitva u Visu byla největším námořním bojem 19. století.

OSTROV KRVAVÉHO PSA

Na bikerských toulkách po chorvatských ostrovech nezapomeňte na Vis. Od pradávna byl vojenskou oporou. Za napoleonských válek tu vybudovali Angličané.

..... **TEXT:** HANA SUCHÁ **FOTO:** JAN HRBÁČEK A HANA SUCHÁ



MOŘSKÉ KAJAKY unaví vaše ruce, když chcete ulevit nohám a přestoupit z kola na loď.



TITOVA JESKYNĚ je překvapivě malá na to, že se odtud velelo proti nacistům.

Britskou pevnost na ostrově Vis jsme hravě našli. Upozorňuje na ni věž na vrcholu kopce před zátkou Parja. Pevnost je nepřístupná, stojí ale za to se k ní vyškrábat. Ostrov byl díky ní schopen celý měsíc vést boj proti nepříteli vlastními silami. Voda se sem dováží, přesto byl soběstačný na tak dlouhou dobu. Ostrov byl základnou pro dva tisíce vojáků. Vykutali sedmdesát kilometrů chodeb a vybetonovali množství bunkrů. Není možno na nějaký nenatrefit.

Největší bunkr pro stovku bojovníků je Vela Glava. Čtyři sta metrů chodeb zasahuje až do hloubky 601 metrů. V zátoce Parja jsme viděli podmořský bunkr Jastog pro ponorky a torpéda. Je sto metrů dlouhý a v současné době v něm na noc kotví jachty. Když jsme se přišli podívat, ochotně nám několik posádek prosvítilo celý mořský tunel svými světlomety. Do roku 1989 byl ostrov nepřístupný turistům. Armáda odtud odešla až v roce 1992. Na ostrově Vis je vybudovaná jediná hlavní silni-

ce, která tvoří okolo ostrova okruh. Z města Vis stoupáme vzhůru po hlavní silnici. Ta nás dovede až na druhý konec ostrova, nad záliv se starobylým městem Komiža. Dlouhý sjezd serpentínami se stálým výhledem na záliv s městečkem je lahůdkou pro fajnšmekry.

Z Komiže odjíždíme opět po hlavní silnici směrem Titova špilja. Dovede nás pod kamenné schody. Po nich jdeme k jeskyni vůdce Tita, odkud vedl partyzánskou válku. Nic zvláštního nevidíme. Pouze dvě jeskyně a pozorovací plošiny. Nezasvěceného člověka překvapí stísněný prostor. Josip Broz Tito byl profesinální komunistický revolucionář mezi světovými válkami, vedl protifašistický odboj proti Němcům a Chorvatům, po válce spojil Jugoslávii do jednoho státu, brutálně potlačil národnostní třenice, vedl politiku částečně nezávislou na Moskvě. Okřídlené rčení komunistů, Když se Tito vymkl kontrole mezinárodní Kominterny, získal přezdívku Krvavý pes. Důvodem byla roztržka se Stalinem.

JAK SE ŽIJE NA LODI

Je mi čtyřicet, jsem sama a mám z toho deprese – stěžuje si nejedna má nezadaná kamarádka. Mám pro ně lék: „Jedte na Kololoď do Chorvatska. Vypadnete z okruhu stálé party, najdete nové známé a uděláte něco pro své zdraví.“

..... **TEXT:** HANA SUCHÁ **FOTO:** VÁCLAV NOVÁK

Všem se kombinace lodě a cyklistiky líbí, ale mají obavy, že nezapadnou do kolektivu, nezvládnou cykloturistiku a bojí se společné hygieny. Ani v jednom bodě není jejich strach oprávněný.

Bydlíme na lodi pro dvacet až čtyřicet lidí. Kuchař připravuje snídaně a večeře. Kapitán nás vozí od ostrova k ostrovu. Vedoucí zájezdu nám ukazuje nejlepší trasy pro sportovce i rekreační cyklisty.

Na Kololoď, kterou v naprosté většině případů organizuje pro české klienty cestovní kancelář Geotour, jezdí především malé skupinky, které se již znají, jednotlivci nebo páry. Jednotlivci jsou rychle vtaženi mezi ostatní. Věk se pohybuje většinou mezi třiceti lety a důchodem. Občas jezdí zdatné děti s rodiči.

KAPITÁN VELÍ VŠEM

Hlavní slovo na lodi má kapitán a po něm průvodce cestovky. „S tím problémem nebývá,“ říká průvodce cestovní kanceláře Geotour František Dlask. Nerad ale vzpomíná na skupinu, která si najala loď na firemní akci. „Bylo znát, že šéf pozapomněl, kdo lodi velí. Bohužel přenášel zvyky z práce i na loď.“

Ubytování v malých kajutách s palandami bývá rozděleno do kvalitativních tříd. Levnější třída je v podpalubí a sociální zařízení a sprchy používá společně na palubě. Lepší třídy mají kajuty o patro výš a vše mají ve své kajutě. Na lodi teče pitná voda, teplé vody na mytí bývá dostatek. V kajutách jsou zásuvky, do kterých jde proud vždy v přístavech.

Prostor v kajutách je sice malý, nicméně stejně všichni tráví čas hlavně na kole, na palubě či ve městech. Nocovat na palubě je ve vlastních spacácích dovoleno. Kajuty je dobré opouštět při vlnobití. Suchozemské krysy nemají zažitý pobyt s pohyblivým horizontem. Pro tyto případy se kinedryl vyvažuje zlatem. Snídaně a večeře jsou vydatné, často se podávají ryby či jiné mořské speciality.

KOLOLOŇ NEČEKÁ

Každé ráno průvodce svolá briefing, na kterém popíše možnosti tras a upřesní, pro jaký druh kola se která trasa hodí. Po sundání kol z paluby na pevninu vyráží skupinky na celý den do nitra ostrova, zatímco loď odplouvá na jeho druhý konec. Kdo je líný, může zůstat na lodi.

Na noc je loď vždy zakotvena v přístavu. Stanovené časy odplutí lodi je třeba dodržovat. „Jednou jsem klientům odplul,“ říká průvodce František Dlask. „Čekali jsme na ně dlouhou dobu, ale nešlo to do nekonečna. Lodě jsou vázány domluveným kotvením v přístavištích.“



ROMANTIKA? Na dovolené jistě. Jinak je na moři tvrdý život.



KUCHAŘ je na každé lodi osoba, kterou je nutno si předcházet.



KAPITÁN rozhoduje vždy, o všem a o všech. Na demokracii si posádka nehraje.

