



▼ Při přeplavbě mezi ostrovy kola i jezdci odpočívají na palubě. Foto Zdeněk Kukal – GEOTOUR

**J**ak tento zvláštní hybrid jako český vynález vznikl? Od začátku 90. let jsme pravidelně pluli na tradiční jadranské lodi *Silva* po dalmatských ostrovech. S koupáním v liduprázdných zátokách, šnorchlováním, kratšími pěšími výlety. Tenkrát tam na kole nejezdil nikdo. Protože však na něm rádi jezdíme my, přemýšleli jsme, jestli a jak by to šlo spojit. V roce 1996 jsme provedli první pokusný výsadek dvou bikerů na ostrově Brač. Horské kolo bylo tenkrát i u nás novinkou.

## Kololod'

*Co je to? Nějaké vodní kolo nebo kolesový parník? Může být, ale pro české cyklisty to znamená především originální cestovní koncept, který kombinuje plavbu lodí a ježdění na kole po ostrovech chorvatského Jadranu.*

Kapitáni lodí a námořníci nás od uskutečnění nápadu spíš odrazovali. Zatímco míchal rizoto s krevetami, řečný lodní kuchař Joško děl: „Poslyš, kola na lodi, to je jako krevety s džemem a hořčicí – anebo jako slon s křídly. To dohromady prostě nepůjde.“ Ani tehdejší kapitán a majitel lodi Ivan nebyl nápadem nijak nadšen, vlastně dodnes říká, že ani neví, zda sám na kole jezdit umí nebo ne (nikdy to totiž nezkusil). A povídal, že ty ostrovy jsou ve vnitrozemí všechny stejné, suché a jednotvárné (on ale znal jenom jejich pobřeží a přístavy, dál než na kávičku 50 m od přivázané lodi se nikdy nehnul). Na druhou stranu však zavěťřil, že by mu čeští cyklisté mohli prodloužit plavební sezonu. Vždyť nejspíš nemusejí trávit hodinu denně v moři jako letní koupači, v létě je na kolo stejně moc horko a loď cyklisté potřebují vlastně jenom jako základnu, pro spaní, jídlo, večerní posezení – a pro dopravu mezi ostrovy.

Slovo dalo slovo a ještě v minulém tisíciletí jsme se poprvé všichni nalodili – tentokrát i se svými koly na horní palubě. A bylo to skvělé. Po snídani jsme se sbalili, všechno nechali v kajutě, zamávali *Silvě* a nalehko vyjeli přes ostrov. Loď na nás čekala v domluveném přístavu na druhé straně ostrova, po celodenním přejezdu



jsme se už celkem těšili na teplou sprchu a hlavně na večeri na palubě. Místní na nás tenkrát hleděli, jako bychom právě spadli z Marsu. Není divu – cyklistu viděli možná jednou v televizi, ale ten jim neprojžděl ve společnosti dalších Marťanů na jejich ostrově právě před nosem.

Jedinou, zato vážnou slabinou se ukázaly být místní mapy. Vůbec nesesedly. Zejména neasfaltové cesty, tzv. makadamy, buď existovaly v mapách, ale ve skutečnosti ne – anebo naopak. Teprve na Jadranu jsme pochopili, jak jsme zmlsáni dobrými českými mapami, turistickými i cyklistickými.

Zažili jsme nicméně opojné pocity prospektorů a pionýrů. Zprvu jsme cesty v terénu hledali metodou pokus – omyl. To takhle sjedete na pěti kilometrech 500 výškových metrů k moři, abyste zjistili, že cesta dál nevede a končí v horším případě v macchii, v lepším na malé plážičce – to jsme se mohli za odměnu aspoň vykoupat před drcením kopce nazpátek. Slastnou odměnou byly pak objevy delších, průběžných cest přes ostrovy, které směřovaly opravdu odněkud někam, třeba na silnici, kterou jsme už znali, nebo do přístavního městečka, kde nás čekala naše loď.

Pobřežní cesty zpravidla nevedou těsně nad mořem, ale jsou vlastně cestami úbočními, které se zařiznuty ve svahu houpou několik desítek metrů nad hladinou, a tak nabízejí pěkné výhledy na pobřeží, moře a okolní ostrovy – anebo na nekonečný obzor. Druhým typem cest jsou hřebenovky, které poskytují panoramatické výškové pohledy. Na ně se musíme nejdříve vysápat,



▼ Kololodní flotilu tvoří tradiční lodě chorvatského Jadranu. Foto Zdeněk Kukul – GEOTOUR

▼ Mimo prázdninové měsíce jsme na pestrých pobřežních cestách sami – jen s dary ostrovů. Na kole nebo pěšky se dostaneme i na místa jinak nepřístupná – na panenské plážičky nebo do zapadlých kamenných vesniček. Foto Veronika Chladová – GEOTOUR



k lodi na závěr dne je to pak zase ale bez jediné výjimky z kopce.

Snídaně a večeře jsme měli od počátků kolodlů v loďním salonu, zpočátku však nebylo vůbec jednoduché koupit během dne něco k jídlu. I rozdíly mezi cenami v Česku a na chorvatských ostrovech byly podstatně větší než dnes. Proto si většina kolodlních účastníků u snídaně mazala chleba na cestu (někdo to dělá ještě teď). Tenkrát byl dobrý oběd tak pětikrát dražší než u nás, teď už je jen dvakrát (ale protože je zajímavý, většínou si ho rádi dáme).

Pokud jsme původně v terénu spíše náhodně tápali, po roce dvou jsme se posunuli k systematickému objevování. A od roku 2004 jsme ověřené cesty zaznamenávali tracklogy GPS.

Když už jsme měli středodalmatské a jihodalmatské ostrovy zmapované, nechtěli jsme je „sytit“ jen pro kolodlní účastníky. Včetně výškopisu a ploch jsme s kartografem Bobem Hájem mapy



◊ připravili k jejich prvnímu vydání. Teď je už pár let  
○ na světě vydání druhé, se kterým se nám loni po-  
└ dařilo proniknout do Chorvatska. Mapy jsme s tou  
○ vidinou sice připravovali od začátku (texty jsou  
└ v češtině, chorvatštině a angličtině), ale chorvat-  
○ ský trh se ukázal být tvrdším oříškem než britský,  
K holandský nebo německý. Ono vlastně není divu,  
že to nešlo úplně hladce – představte si, že by třeba  
nějaký Ante začal v Chorvatsku vydávat mapy  
Brd a jal se je prodávat v české maloobchodní síti.  
Jsme ale rádi, že se to podařilo a „naším“ ostro-  
vům můžeme touto cestou aspoň symbolicky vrá-  
tit trochu z toho pěkného, co tam zažijeme – tím,  
že je co nejpřesněji „nakreslíme“. Většinu ostrovů  
máme zmapovánu, některé zatím pouze interně.  
Účastníci plaveb budou mít exkluzivní možnost  
stáhnout si do mobilu naši digitální mapu, a tak  
se lépe orientovat podle toho, kde zrovna jsou.

Kololoď se stále rozvíjí. Z původní jedné pravidelné plavební cesty po ostrovech střední a jižní Dalmácie jich je dnes šest, od Kvarneru až k Dubrovniku. Kromě toho další cesty objevitelské – ty jsou pokaždé jiné, bez pevného plavebního plánu. Kombinací pravidelných a objevitelských cest jsme se s koly vylodili na téměř všech ostrovech, které se dají projet na kole, zbývá nám už jen pár nejmenších.

Kololoďní sezona je v květnu, červnu, září a říjnu. To jsou nejlepší měsíce pro aktivní cestování po ostrovech obecně, ať už na kole anebo pěšky. Vůbec nejhezčí se zdá být první polovina května, kdy vše kvete, krajina je svěže zelená a každý kout na ostrovech voní jinak, podle konkrétního

místa, ale na stejných místech po roce vždy stejně. Mnozí pravidelní kololoďníci si tak vyvinuli místní čichovou paměť: Šalvěj s jemnou příměsí rozmarýnu, stříhnutá špetkou levandule? Tak to jsme už kousíček před Šmokvici. Podzim má sice teplejší moře, zralé fíky, mandarinky či hrozny, ale zase o trochu kratší dny a měkčí barvy teplejších tónů.

Pravidelně využíváme pět lodí plus občas ještě nějakou „posilovou“. Většinou jsou to tradiční dřevěné lodě, které se v minulosti používaly pro přepravu osob i nákladů. Před lety je jejich majitelé přizpůsobili pro několikadenní pobyty tak, že do nich vestavěli kajuty, kuchyně a sprchy. Některé lodě už byly postaveny nově, rovnou i s kajutami, jako Navigator, kterého veřejnosti představujeme v roce 2018.

Kapitán takové lodi zpravidla velí tří- až čtyřčlenné posádce. Za nejdůležitějšího člena bývá považován kuchař, který k večeri připravuje většinou dalmatské speciality v rytmu „jednou ryba nebo mořské plody – jednou maso“.

Na ostrovech se dosud udržuje několik málo přístavů s doky, kde se tradiční dřevěné lodě stavějí a opravují. To vyžaduje zvláštní postupy a řemeslné mistrovství, předávané z generace na generaci. Staří mistři pomalu vymírají a mladých není dost, takže hrozí nebezpečí, že se tradice přeruší. Po chorvatském Jadranu dosud plují desítky těchto lodí, z nichž některé jsou vlastně plně funkčními historickými exponáty, svědky tisícileté historie jadranské mořeplavby.

Zdeněk Kukul, [www.geotour.cz](http://www.geotour.cz)



► Pohodová cyklistika  
ve Středomoří, jaké bývalo kdysi.  
Květnový průjezd Komizou na ostrově  
Vis. Foto Zdeněk Kukul – GEOTOUR