

# Objevování jadranských makadamů

text Zdeněk Kukul foto archiv Geotour

KDYŽ JSME V ROCE 1994 POPRVÉ VYRAZILI NA LODI SILVA NA VÝLETNÍ PĚŠIČKU PO DALMATSKÝCH OSTROVECH, VIDĚLI JSME Z NICH „JEN“ POBŘEŽÍ, ZÁTOKY A PŘÍSTAVNÍ MĚSTEČKA. O PĚT LET POZDĚJI JSME SE POPRVÉ ODVÁŽILI VZÍT NA PALUBU KOLA A NA NICH JSME – SLEDOVÁNÍ NEVĚŘIČNÝMI ZRAKY OSTROVANŮ – VYRÁŽELI Z PŘÍSTAVŮ DO VNITROZEMÍ OSTROVŮ. NASTALA „DOBA KOLOLODNÍ“.

Začátky kololodi byly vpravdě objevitelské a dobrodružné. Po silnicích to většinou podle mapy šlo, jakmile jsme však vyrazili mimo asfalt do terénu, tápali jsme – mapy neseděly. V zobrazení neasfaltových cest byly hrubě nepřesné a matoucí jak mapy místní, tak i díla renomovaných mezinárodních kartografických vydavatelství. Nezbylo, než abychom si cesty objevili sami.

## Pokus a omyl (a občas velký úspěch)

Zpočátku jsme při terénním průzkumu nejvíce používali metodu pokusu a omylu. Často jsme sjeli spoustu kilometrů a mnoho set výškových metrů po cestě z kopce, aby-

chom našli její slepý konec v neprostopadlé makhii (v horším případě) nebo na pláži u moře (radostněji – tak jsme se mohli před stoupákem zpět aspoň občerstvit koupelí). Utěšovali jsme se, že i nálezy slepé cesty je objevem. Občas jsme skončili u osamělého kamenného stavení, kde nás udivená ostrovanka pohostila vínem, fíky nebo stopkou rakije. Když jsme se na cestu ptali místních, byli zpravidla u vytržení už jen z toho, že po kamenité cestě, kam oni byli zvyklí vyrazit tak možná s oslíkem nebo traktůrkem, chceme my projet NA KOLE – takže nám moc neporadili. Hřejivý pocit úspěšného prospektora po prvopřímé jízdě skvělé, dlouhé, průběžné cesty, kterou se dalo dojet sku-

tečně odněkud někam, nám byl dostatečnou kompenzací za poněkud schlíplé návraty z cest slepých.

## Omluva panu McAdamovi

„Makadamski put“, zkráceně „makadam“ je slovo, kterým místní obyvatelé nejen v Chorvatsku, ale na celém Balkáně označují šotolinovou nebo štěrkovou vozovou cestu – tedy takovou, která je z pohledu cyklisty, zejména bikera, zpravidla velmi atraktivní. Původ slova je ve jméně skotského stavebního inženýra Johna McAdama, který počátkem 19. století vynalezl a zavedl rychlý způsob výstavby zpevněné cesty. Většina ostrovních makadamů sice nespĺňuje páně McAdamova přísná technologická kritéria, ale když jim tak říkají místní, tak proč ne my taky, že? Sorry, Mr. McAdam!

## Hlavní proměnné: profil a povrch

Makadamy mohou být velmi jemné a hladké, na druhou stranu i značně ostré až brutální. Cest vedoucích úplně po rovině je na ostrovech fakt málo. Profil cest tedy může být mírně zvlněný anebo opravdu ostře nahoru dolů (nebo něco mezi tím). Kvalita povrchu v kombinaci s profi-

lem 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.

## Podél moře anebo hřebenovkou

Nikde ve Středomoří nenajdeš tolik pobřežních neasfaltových cest vedoucích přírodním, původním pobřežním 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 zvláště úboční, které pár desítek metrů nad mořem často po mnoho kilometrů kopírují členitě 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 spojovací singltreky – kozi stezky („kozi put“), které umožní někde velmi technický sjezd, jinde jen obezpečnou chůzi k liduprázdňé, panenské pláži na vykoupaní. Druhým „topografickým“ typem makadamu je hřebenovka:

Hřebenový makadam prochází středem ostrova Hvar, kousek od nejvyššího vrcholu Sv. Nikola (628 m n. m.)

na některých ostrovech tvoří scénickou páteřní cestu s výhledy na obě strany, mnohdy prochází značnou částí vnitrozemí ostrova.

## Cesty historické i současné

Nejstarší cesty na ostrovech mají svůj prapůvod v antice, v době, kdy ostrovy ovládali Řekové a Římané. Hodně cest bylo postaveno v době renesance, za panování Benátčanů. Cesty se stavěly i za krátké vlády Francouzů počátkem 19. století – dodnes jich ně-

kolik místní nazývají Napoleonom put nebo Napoleonski put – například na Hvaru a na Korčule. 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 desetiletích pak na ostrovech vznikají nové makadamy jako požární cesty – ty slouží tedy hlavně vjezdu hasičské techniky v případě požáru vegetace. 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. Stavba takové cesty je rychlá: když se vrátíme na stejné místo po třech týdnech, stane se,

že je původní makadam delší o dva tři kilometry.

## webové stránky

[www.kololod.cz](http://www.kololod.cz)  
informace o programu kombinujícím ježdění na kole po ostrovech a plavbu lodí; informace o nových mapách dalmatských ostrovů

[www.kololod.cz/MTBexpert](http://www.kololod.cz/MTBexpert)  
je vyhraněná, ostrá odnož kololodi zaměřená na MTB jízdu v terénu; nezávislý pohyb v terénu umožňují právě nové mapy dalmatských ostrovů

Typické východiště kololodního objevování: loď Tvrdi v sympatickém přístavním městečku – tentokrát v Jelse na Hvaru



**Topeak Hexus™ II**

Nářadí	14-ti dílné
Materiál	tvrděná ocel
Inbus	2/2.5/3/4/5/6/8 mm
Torx	T25
Nýtovačka	chrommolybden
Montpáky	integrované
Šroubováky	křížák + klasika
Rozměr	4,7 x 2,1 x 1,4 cm
Váha	167 g

**Topeak Mt. Rocket AI**

Hliníková mikropumpička  
Vejde se snadno do kapsy  
Pro gal. i aut. ventilky  
Tlak - 120 psi / 8 bar  
Velikost - 19x3.6x2.7 cm  
Váha - 120g

**Topeak Pocket Shock DXG**

Skladná pumpička na tlumič a vidlici  
Materiál hliník/plast  
Tlak - 300 psi / 20,7 bar  
Velikost - 20x5x2 cm  
Váha - 48 g

**Topeak Aero Wedge Packs**

Aerodynamická kapsička  
Na náhradní duše, telefon a podobné malé předměty  
Velmi rychlá instalace díky systému "QuickClick"  
3M bezpečnostní páska  
Poutko na bilkačku

## Cesty necesty

V prvních letech kolodolí jsme intuitivními výpady objevili mnoho úžasných cest, které využíváme dosud. Později jsme už za využití leteckých a satelitních snímků (zejména Google Earth) kvalifikovaněji odhadovali, kudy mohou cesty vést, a pak jsme jejich průběh ověřovali na kole v terénu. Mnoho linií na fotkách působících dojmem cest se ukázalo být necestami – klikatými průseky nebo nesjízdnými vymýcenými pozůstatky po stavbě vodovodů či vedení vysokého napětí. Většinu sjízdných (projatých) cest jsme postupně zaznamenali tracklogy GPS.

## Naše nové mapy

Loni jsme dokončili kompletní mapování sítě komunikací ostrovů střední a jižní Dalmácie a přilehlého kousku pobřeží. A když už jsme to měli takhle „v kupě“ a chorvatští kartografové se pořád ještě k mapování a vydání map neměli, přišlo nám líto si informace o cestách sýslit jen pro sebe. Domluvili jsme se s panem Bobem Hájem, zakladatelem mapového vydavatelství SHOCart a autorem české edice cyklomap, a mapy společně připravili a vydali. Prodávají se nejen u nás, ale i ve světě. A co je důležité – umožňují nezávislé cestování zejména těm, kteří se chystají

## náš tip

### Přejezd poloostrova Pelješac Doli–Trpanj

**Typ kola** ■ horské  
**Profi** ■ zvlněný až kopcovitý  
**Povrch** ■ převážně makadam, občas asfalt  
**Vzdálenost** ■ 78 km celkem, z toho přes dvě třetiny mimo asfalt

Možnost noclehu za polovinu cesty nebo na jejím konci: Žuljana, Trstenik, Trpanj; v květnu, červnu, září a říjnu zpravidla není nutno zamlouvat ubytování předem, cena jednoduchého ubytování v privátu je kolem 120 kn/os./noc (1 kn je cca 3,40 Kč). Pelješac můžete projet také při jižní nebo jubilejní cestě kolodolí. Mapu Dalmatinski otoci 4, která pokrývá celý Pelješac a přilehlou část pevniny až po Dubrovnik, můžete pořídit v mapových speciálkách.

Jde o velmi pestrú cestu, která začíná na pevnině, prochází úzkou šíjí, již poloostrov Pelješac k pevnině přiléhá, a končí na severozápadním pobřeží. Pro tip úmyslně volíme poloostrov, který je dosažitelný i jinak než (kolo)lodí nebo trajektem. Pelješac je sice poloostrovem, svojí izolací a zachovalostí přírody i původních sídel je však podobný spíše ostrovům – je jedním z posledních míst v Evropě, kde volně žije šakal (na cyklisty však neútočí). Začátek cesty je ve vsi Doli na tzv. Jadranské magistrále (3 km JV od odbočky hlavní silnice na Pelješac a 45 km SZ od Dubrovniku). Po třech kilometrech „zahřívacího“, celkem jemného makadamu západním směrem následují dva kilometry úzké asfaltky

do Zamasliny, kde na hlavní odbočce vlevo tři kilometry do Maliho Stonu, střediska pěstování ústřic (ty si můžete dát s krizovou slevou v místních restauracích i stáncích – asi za 5 kn/ks). Pokračujte po betonovém chodniku vedle silnice do historického města Ston podél druhého nejdelšího opevnění na světě (po Velké čínské zdi), na které můžete pro skvělou vyhlídku vylézt (vstupné 30 kn). Jeden kilometr za Stonem odbočte doprava po makadamu, nejprve skrz polje, po čtyřech kilometrech začíná výrazněji stoupat a vnoří se do voňavého borového lesa. Náročným technickým stoupáním (někde volně syplé kameny) vyjedete místy původním pralesem po požární cestě až ke kóťe 472 Lazine. Na křižovatce makadamů pokračujte vpravo a dále už méně vzrostlým lesem a makchií. Po 19 kilometrech od Stonu najdete na asfaltovou silnici Dančanje–Brijesta, po které se dejte jeden kilometr vlevo. Zde vpravo odbočte po jemnějším makadamu, který vás po pěti kilometrech zavede do Putnikoviće. Zde přetněte hlavní silnici a klesejte sedm kilometrů vesměs dechberoucím sjezdem převážně po středně hrubém makadamu do Žuljany. Tam si dopřejte koupel v moři (pěkné oblázkové pláže) a po pobřežním úbočním makadamu se vydejte do Trsteniku (7 km). Z Trsteniku vede úzká asfaltka s novým hladkým povrchem stoupáním s úžasnými výhledy na otevřené moře do vinařského střediska Potomje (7 km). Pokračujte přes hlavní silnici do polje s vinicemi, kterým po sedmi kilometrech dojedete do Oskorušna. Po čtyřkilometrovém sjezdu úzkou asfaltkou nad moře odbočte vlevo na úboční pobřežní makadam, který vás po čtyřech kilometrech dovede do sympatického přístavišního městečka Trpanj (trajekt na pevninu do Ploči).



Nový úboční scénický makadam na jihovýchodním pobřeží Hvaru u Sv. Nedjelje byl prorazen teprve předloni

a jiné se staví, proto vývoj sledujeme a časem vám nabídneme aktualizované vydání.

Kromě slasti z technického zvládnutí cesty nám jadranské makadamy umožní dostat se do míst, která po asfaltu zpravidla přístupná nejsou: k rozkvetlým, voňavým levandulovým plantážím, romantickým plážičkám, k olivovým sadům i ke kamenným zapomenutým osadám schouleným mezi kopci, kde místní stejně jako před sto lety ještě nosí kroj i ve všední den a vůbec ne kvůli nám, pomíjivým, podivně vymstrovávaným návštěvníkům odkudsi z vnitrozemí Evropy.

na kole do terénu. Makadamy jsme se snažili rozdělit v zásadě na dva typy: na ty bez problému sjízdné všemi typy kol a jezdců a na ty výhradně pro horská kola. Kvalita cest se nicméně mění s časem, některé nepoužívané cesty zarůstají

**CK VELOTOURS** s.r.o.  
 CK Velotours s.r.o.  
 OD Dvořák  
 Tř. 9. května 2886, 390 02 Tábor, tel.: 381 257 430, fax: 381 257 431  
**KATALOG ZÁJEZDŮ ZAŠLEME ZDARMA!**  
 www.ckvelotours.cz, info@ckvelotours.cz  
**2011**