

Mýty o Chorvatsku a nejen o něm

Podobně jako my v České republice tak i Chorvati odkrývají ve svých dějinách četné mýty a historická falza, která se stala v průběhu let téměř nezpochybnitelnými "skutečnostmi". A mají, jak už to bývá, velmi tuhý kořínek. A některé z nich jsou stále součástí učiva historie žáků chorvatských základních škol. A je zajímavé, že některé z těchto mýtů mají s těmi našimi dost společného.

Populární chorvatské noviny Slobodna Dalmacija uvádějí několik takových vytrvale tradovaných mýtů, např. o chorvatských bojovnících. O nich existují dvě protichůdné verze: jedna z nich hovoří o Chorvatech jako o neobyčejně mírumilovném národu, který po svém příchodu na jadranské pobřeží složil papeži přísahu, že nikdy nebude bojovat mimo své území, že nikdy nepovede výbojnou či útočnou válku. A ta druhá, mnohdy častěji tradovaná verze hovoří o Chorvatech jako o neobyčejně chrabrém národu skvělých bojovníků, který se každý evropský vojevůdce či útočník přál mít ve svém vojsku. Podle této verze se prý měl Napoleon vyjádřit: "Kdybych měl armádu se sto tisíci Chorvaty, dobyl bych celý svět". Jaké štěstí, dodává autor článku, že je neměl.

Při pohledu na válečnou historii Evropy je možno konstatovat, že oni mírumilovní Chorvati holubičí povahy nechyběli téměř v žádné válce. Bojovali ve vojsku krále Zikmunda Lucemburského v jeho tažení proti českým husitům, v Katolické lize proti protestantům u Magdeburgu, v armádě francouzského krále ve Španělsku, Marie Terezie u Berlína, Napoleona třeba i v Rusku a na dalších bojištích. **A typické prý bylo za třicetileté války úsloví: "Chraň nás Bože, před morem, hladem a Chorvaty".**

Tuhý život má i mýtus o chorvatském sportovním fenoménu. Je prý nevykořenitelný a pochyby o něm neexistují. Kritik – novinář se například zamýšlí nad olympijskými hrami a nad počtem olympijských medailí. Uznává sice námitky zastánců chorvatského sportovního fenoménu, že Chorvati jsou ve srovnání s mnohými sportovními velmocemi státem s poměrně malým počtem obyvatel, ale to nic neznamena při srovnání se skutečně nepočetnými národy, jako např. Grenada, Panenské ostrovy nebo Nizozemské Antily, za nimiž Chorvatsko daleko zaostalo. A úspěšnější byly i národy počtem obyvatel víceméně srovnatelné, jako např. Litva, Lotyšsko, Estonsko, Slovinsko a Slovensko.

Ani v hlavních kolektivních sportech jako je fotbal toho podle redaktora Chorvati mnoho nedokázali. Kdysi, hodně dávno, získali sice Chorvati třetí místo na mistrovství světa, od té doby ale už nic. Přitom se v článku vyzdvihují úspěchy některých nepříliš lidnatých zemí, zejména České republiky, ale i Polska, Švédska, Rakouska, Chile a dalších. O pokud jde o klubový fotbal, je uveden v průběhu posledních dvaceti let pouze Hajduk Split, a to jen jednou, zatímco mnohé kluby z více než desítky evropských i malých zemí slavily mnohem častěji úspěchy.

V článku se zpochybňují i chorvatské úspěchy v dalších sportech – např. ve vodním pólu, které se hraje jen v málo zemích a je tedy jednodušší být první, druhý nebo třetí na světě. Se skepsí se hovoří v článku i o mýtu nejkrásnějšího pobřeží na světě. Autor uznává, že jadranské pobřeží bylo možno ještě před půl stoletím možné nazvat nejkrásnějším. Jadranské ostrovy a jejich krasový reliéf, pobřežní vysokohorské srázy Biokova a Velebitu, starobylé typické vesnice, jedinečné kulturněhistorické pamětihodnosti – to byly a stále jsou trumfy Jadranu. Ale krása je pomíjivá – následně přišla nekonečná výstavba na pobřeží, urbanizace, betonování, asfaltování, navážení pláží a budování nových, mizení starého a tradičního, miliony kubických metrů odpadků, ohlušující decibely. Tak to vidí sám Chorvat.

Jaké město je nejstarší na Jadranu?

Až dosud patřil primát nejstaršího města na Jadranu městu Vis, které jako svou kolonii Issu založili ve 4. stol. př. n. řečtí kolonisté ze Syrakus na Sicílii. Tato kolonie se později vyvinula v samostatné svobodné město (polis), které zakládalo na středním Jadranu své vlastní kolonie (např. Tragurion - dnešní Trogir, Epetium – dnešní Stobreč aj.).

Za druhé nejstarší město na Jadranu pokládali historici město Stari Grad na Hvaru, které podle dosavadních předpokladů založili v roce 384-5 př. n. l. řečtí kolonisté z ostrova Paros v Egejském moři a nazvali je podle svého mateřského města Faros.

Nejnovější archeologické vykopávky na dnešním východním okraji Starigradského polje, na lokalitě Remete, východně od Starého Gradu, však svědčí o tom, že tu sídlo urbánního charakteru stálo již o tři století dříve, tedy v 8. až v 7. století př. n. l. Zatím však nelze s určitostí rozhodnout, zda se jedná o předřecké město nebo zda jde o řeckou kolonii, která však byla založena dříve než sám Faros i Issa. K tomuto zjištění dovedly vědce vykopávky v tomto prostoru, které probíhaly a stále probíhají. Archeologický průzkum však ukázal, že v blízkém okolí je ještě cca 120 archeologických lokalit, které zřejmě přinesou ještě mnoho nových objevů, a v samotné lokalitě Remete není průzkum ještě zdaleka ukončen. Podle ředitele zdejšího muzea, který je současně vedoucím týmu archeologů, zde již v 8. až 7. století př. n. l., bylo sídlo, v němž žili noví řečtí osadníci možná spolu s původním ilyrským obyvatelstvem a ovlivňovali je svou vyšší kulturní a civilizační úrovní. Možná je však také varianta, že došli Řekové založili nové sídlo na místě dosud osídlené Ilyry a ovládli je vojenskou silou (silná spálená vrstva).

Nové archeologické výzkumy přinášejí stále nové poznatky, podle nich se Řekové usazovali v Dalmácii podstatně dřív, než předpokládaly dosavadní studie. Mění se zásadně i pohled na ilyrská sídla. Zatím se mělo za to, že Ilyrové žili výhradně v opevněných kamenných sídlech tzv. gradínách, ve vysoko položených spíše odlehlých lokalitách, zatímco podle nových vykopávek stálo zde jejich urbánní sídlo v bezprostřední blízkosti moře, tedy na okraji Starigradského polje, v sousedství řeckého ageru, tj. katastrálního rozdělení půdy u nové kolonie mezi nové osadníky. Tento ager byl před rokem zapsán jako vzácná památka světového významu do seznamu světového kulturního dědictví organizace UNESCO.

Další zajímavosti:

Konečně začíná rekonstrukce a dostavba splitského letiště, projekt má být dokončen do zahájení letní sezóny 2018.

V rámci projektu má být rozšířen terminál pro odbavování cestujících, který by měl po dokončení odbavit více než tři miliony cestujících. Současně bude rozšířeno parkoviště pro osobní automobily a autobusy a vybudováno nové parkoviště a autobusový terminál. Ty budou s terminálem letiště spojeny mostem pro pěší. Plocha parkoviště se o více než 35 500 m². Nová budova terminálu pro cestující o rozloze 34 500 m² bude přistavěna k budově stávajícího terminálu. Bude mít čtyři podlaží. V podzemním podlaží bude technická část s třídírnou a bezpečnostní kontrolou zavazadel, v přízemí bude hala pro odbavování cestujících při příletu včetně hraniční kontroly. Na prvním poschodí budou prostory pro odbavování cestujících při odletu včetně bezpečnostní kontroly cestujících. Na stejném patře pak budou komerční prostory: restaurace, kavárny, obchody, duty free shop a další služby. Druhé podlaží se bude dělit na galerii s restaurací a Business Class salonek pro cestující v Business Class. Rekonstrukce a dostavba letiště Split se ukázala být nezbytná vzhledem ke stále stoupajícímu provozu na tomto letišti a k trvale se zvyšujícímu počtu cestujících. Letiště bylo postaveno v roce 1979 s maximální kapacitou milion cestujících. O tom, že letiště "praská ve švech", svědčí statistiky z posledních let. V roce 2015 odbavilo téměř 2 miliony cestujících.

Nová výletní lodní linka mezi Splitem a ostrovem Bračem

Přepravní společnost Linijska nacionalna plovidba - LNP letos zavedla v roce 2015 novou výletní rychlou lodní linku Split – Postira – Pučišća – Povelja – Split, která je v provozu od 10. července do 31. srpna.

Katamarán "Komiža" o kapacitě 155 cestujících jezdí dvakrát týdně, vždy v pátek a v neděli. V pátek vyplouvá ze Splitu v 16:20 hod., z Postiry v 17:05 hod., z přístavu Pučišća v 17:35 hod., zpět z přístavu Povelja vyplouvá v 18:10 hod., z přístavu Pučišća v 18:45 a z Postiry v 18:15 hod. V neděli vyplouvá ze Splitu v 9:30 hod., z Postiry v 10:15 hod., z přístavu Pučišća v 10:45 hod., zpět z přístavu Povelja vyplouvá v 18:15 hod., z přístavu Pučišća v 18:50 a z Postiry v 19:20 hod.

Lodní lístek Split – Postira stojí 60 kun, Split – Pučišća 70 kun, Split – Povelja 80 kun.

Pomník Viktora Dyka na ostrově Lopud

O oblibu a popularitu jadranského pobřeží se výrazně zasloužili čeští umělci, převážně výtvarní a literáti. Učarovala jim především monumentalita zdejší přírody, typický místní kolorit a zdejší obyvatelstvo. Jadranské přímoří bylo inspirací např. pro Antonína Slavíčka, Václava Špálu, Jaroslava Čermáka a Ludvíka Kubu. Svě city a vztah k Jadranu vyjádřili ve svém díle např. Josef Hora, František Halas, Jiří Mahen, Stanislav Kostka Neumann a další.

Jedním z těch, jimž Jadran a konkrétně ostrov **Lopud** učaroval tak, že se stal jeho propagátorem, se stal **Viktor Dyk**. Tento český básník, prozaik, dramatik a novinář prvních třiceti let 20. století byl zastáncem radikálního českého nacionalismu a stal se jeho mluvčím. Vůči společnosti nové Československé republiky se i v jeho tvorbě projevovala často skepse a deziluze. Dyk se angažoval politicky, od roku 1918 byl poslancem za Národně demokratickou stranu, jejímž senátorem byl pak od roku 1925. Viktor Dyk byl součástí malé komunity českých intelektuálů, kteří po roce 1918 jezdili do městečka Lopudu na stejnojmenném ostrově. Vytvořila se tu česko-chorvatská skupina, k níž patřil i nadaný chorvatský architekt Nikola Dobrović, který studoval architekturu v Praze a později projektoval řadu staveb v Chorvatsku, mj. i velmi oceňovaný lopudský Grandhotel v pozdně funkcionalistickém slohu. Viktor Dyk se v roce 1931 při jednom ze svých letních pobytů na Lopudu ve zdejší nádherné zátocě Šunj při selhání srdce utopil.

Rostoucí vliv cykloturistiky na rozvoj chorvatského cestovního ruchu

V rámci programu rozvoje cykloturistiky se uvádějí konkrétní priority při budování cykloturistických stezek:

Pula – Rovinj, Opatija – Rijeka – Cerikvenica, Nin – Zadar – Biograd, Vodice – Šibenik – Primošten, Trogir – Split – Omiš, Makarská riviéra, Dubrovnik – Konavle);

Hlavní ostrovy (Krk, Cres, Lošinj, Ráb, Pag- Brač, Hvar, Korčula) a poloostrov Pelješac;

Dalmatské vnitrozemí (Ravni kotari – Vranské jezero, oblast národního parku Krka – Drniš – Knin, oblast Vrlika – Sinj – Imotski);

Gorski kotar a Lika, zvláště okolí národního parku Plitvičká jezera a další ve vnitrozemí

Vis – ostrov citrónů

Je to až k neuvěření, ale na ostrově Visu se každoročně sklídí mezi až 200 tun citronů. Dnes je na ostrově deset plantáží, každá s přibližně dvěma stovkami citroníků. Kdyby se do pěstování zapojili další farmáři, zejména ti mladí, plní entuziazmu a chuti se intenzivně a na nejvyšší odborné úrovni zabývat pěstováním této plodiny, mohla by být úroda mnohonásobně vyšší.

Vzhledem ke zdejšímu blahodárným klimatickým podmínkám dozrávají citrony koncem října, kdy začíná sklizeň, která trvá do konce prosince. Devadesát procent citronů ze zdejších plantáží je pěstováno ekologicky, což je pro pěstitele mimořádně cenově výhodné. Bio kvalita u citronů znamená, že plody jsou bez postřiků a kůra se může plně a bez nebezpečí používat.

Největším pěstitelem této plodiny na Visu je Slavomir Rafanelli, který na svých plantážích u města Visu se 450 citroníky sklízí až 12 tun citronů. Ten doporučuje chovat na plantážích i včely, které přispívají k vyšší úrodě citronů. Se svými třiceti úly je i největším chovatelem včel na Visu a je koordinátorem chovu včel na ostrově. Kromě citroníků pěstuje i olivovníky. Pan Rafanelli má výhodu, že pro zavlažování svých plantáží může používat vodu z obrovské cisterny (*gustirna*), kterou před pár lety renovoval. Tuto cisternu nad Kutem (části města Visu) postavili v roce 1943 Italové, když okupovali ostrov. Vis totiž neměl vlastní vodní zdroje a byl závislý na zadržování dešťové vody, případně dovozu pitné vody po moři. Když byla otázka zásobování ostrova vodou v padesátých letech minulého století vyřešena, nebyla velká cisterna dále udržována. Jedná se přitom o stavbu skutečně mimořádných rozměrů: její betonová sběrná plocha ve svahu má plochu 2 180 m², sama cisterna - nádrž na vodu se rozkládá na 180 m² a má kapacitu 874 m³.

Velmi neobvyklý suvenýr z Jadranu - "hib" z ostrova Visu

Mezi gastronomickými produkty, které mají oficiální označení „Chorvatský ostrovní výrobek“ je i tzv.: "hib" z ostrova Visu. A co to však ten "hib" vlastně je?

Je to pochoutka, kterou připravovaly hospodyně na ostrově Visu pro vzácné hosty při slavnostních příležitostech. Když chtěly hosta opravdu uctít, nakrájely onen "hib" na slaboučké plátky a servírovaly ho spolu s travaricí nebo jinou pálenkou z vína. „Hib“ nesměl doma chybět zejména o Vánocích, kdy byl součástí slavnostně nazdobeného vánočního stolu, nabízel se i koledníkům.

Základní surovinou jsou sušené fíky, rozemleté a dobře promíchané s umletými mandlemi a s domácí pálenkou. Ingredience se dobře smíchají a uhněte se z nich bochánek, který se dává sušit na slunce. Usušené bochánky se pak ukládaly do suchých listů vavřínu a větviček rozmarýnu. Právě ty dodávaly "hibu" zvláštní aroma, ale současně ho i chránily před neodbytným hmyzem, především mouchami.

Původ "hibu" sahá až do dob řeckého osídlení Visu – byli to právě Řekové, kteří sem tuto pochoutku přivezli, a za nich na zdejšímu prostoru zdomácněla.

Výročí objevení Modré jeskyně na ostrově Biševo

Letos v srpnu tomu bude 132 let, co rakouský baron Ransonnet uveřejnil v rakouských novinách Neue Freie Presse článek o svém nejnovějším objevu na jadranském ostrově **Biševo** (4,5 nám. mil od ostrova Visu) – Modré jeskyně. Byla to pro rakouské milovníky přírody velká senzace a hned následujícího léta, v roce 1885, se do Modré jeskyně vydala stočlenná skupina Vídeňského turistického spolku, což byla současně i první velká organizovaná turistická návštěva jedné turistické atrakce v Dalmácii.

Podstatně významnější však bylo objevení jeskyně pro cestovní ruch na ostrově Visu a zejména pro tehdejší rybářskou vesnici Komiža, která je východiskem plavby na Biševo a návštěvy Modré jeskyně. Ta se v průběhu let rozrostla ve významnou turistickou a jachtařskou destinaci. Baron Ransonnet byl zamilován do krás tamější ostrovní přírody, obdivoval i houževnatost a vytrvalost zdejšího lidu při jeho tvrdém boji o živobytí i jeho pohostinnost a přívětivost. Rád se zdejšími rybáři sedával v jejich skromných obydlích a pochutnával si s nimi na čerstvých rybách a výborném ostrovnímu vínu. Nádhera jeskyně, kterou objevil, a její barevné světelné efekty jej úplně fascinovaly. Protože byl amatérský malíř, zachytil krásy jeskyně na svých obrazech. Také se zasloužil se o to, že byl vjezd do jeskyně poněkud rozšířen, aby dovnitř mohly proplouvat lodky. A právem srovnával biševskou Modrou jeskyni s Modrou jeskyní na italském ostrově Capri (*Grotta Azzura*), která byla tehdy jedním z největších magnetů evropských cestovatelů.

Modrá jeskyně je dlouhá 24 metrů, široká až 15 metrů a hluboká 3 až 16 metrů; je tedy poměrně mělká. Jeskyně má dva otvory, jeden, ten menší (ten, co byl hned na začátku uměle prohlouben) slouží jako vjezd pro čluny a návštěvníky jeskyně. Druhý, mnohem širší, je na jižně straně jeskyně, pod hladinou moře. Právě tímto podmořským otvorem pronikají do jeskyně sluneční paprsky, které se lámou a odrážejí se ode dna a naplňují jeskyni modrým světlem; předměty v moři září stříbřitě.

Historická námořní bitva u Visu v roce 1866

Ostrov Vis připadl podle rozhodnutí Vídeňského kongresu (r. 1815) Rakousku, což později velmi těžce nesl mladý italský stát, který se pokládal mimo jiné za dědice Benátské republiky. Ta podle podmínek míru z Campofornia r. 1797 zmizela v propadlišti dějin a území připadlo Rakousku. Využil proto v 60. letech 19. stol. vhodné mezinárodní konstelace a r. 1865 vstoupil do spolku s Pruskem, které rovněž mělo zásluh na část rakouského území.

A jak víme z našich dějin, bylo Prusko úspěšné a ve velmi krvavé bitvě u Hradce Králové (též bývá označována jako bitva u Sadové) v r. 1866 porazilo Rakousko, které pak bylo nuceno mimo jiné závažné důsledky vzdát se definitivně své více než stoleté snahy získat zpět Slezsko a Kladsko, které ztratila ve válce s Prusy již Marie Terezie.

Mnohem méně úspěšný byl však pruský spojenec - Itálie, která utrpěla porážku v bitvě u Custozy v červnu 1866.

A tak se italskou nadějí stalo Jaderské moře. Prvním krokem k ovládnutí Jadranu mělo být italské vylodění na předsunutém dalmatském ostrově Vis. Ostrov byl v té době jednou z rakouských námořních základen na Jadranu. V červenci 1866 využil italský admirál Persano, schopný a uznávaný námořní velitel, nepřítomnosti hlavního jádra rakouského loďstva v dalmatském prostoru, protože bylo v té době soustředěno v Pule v Istrii. Zaútočil proto se svou flotilou 28 válečných lodí na ostrov Vis. Ten byl sice poměrně dobře opevněn, ale přece jen nebyl připraven na soustředěný útok tak početného loďstva. Nicméně se Italům ani jeden pokus o vylodění nezdařil.

V situaci pro obránce již velmi povážlivé se na obzoru ukázala poměrně silná rakouská flotila, blížící se plnou parou k ostrovu. Když totiž rakouské výzvědné hlídky zjistily přítomnost italských lodí na středním Jadranu, spustily poplach a na pomoc ohroženým vyplula v největším spěchu flotila pod velením kontradmirála W. Tegetthoffa. Čítala sice téměř stejný počet plavidel jako italská, ale měla horší výzbroj a její lodě byly podstatně pomalejší. Tegetthoff zvolil výbornou taktiku, kterou vnesl chaos mezi nepřátelské lodě. V rozhodujícím okamžiku vyrazila rakouská pancéřová šroubová fregata "Arcivévoda Ferdinand Max" proti italské vlajkové lodi "Re d'Italia" a najela do jejího boku, načež se tato chloubka italského námořnictva brzy potopila. To sice boj hned nezastavilo, ale rozložilo to morálku italských námořníků, kteří ztratili víru ve vítězství. Boj ještě pokračoval s dalšími italskými ztrátami, až otřesený admirál Persano, přestože Italové stále ještě měli přesilu, dal příkaz k ústupu. Ztratil dvě pancéřové fregaty, několik menších plavidel a 650 námořníků. Po tomto nezdařeném pokusu se již Itálie nepokoušela Jadran takto ovládnout.

Ovšem v žádném případě nebyli Italové ochotni vzdát se svých fiktivních nároků na celé jadranské přímoří a až do druhé světové války se všemi prostředky pokoušeli zmocnit této oblasti, bez ohledu na to, že byla téměř stoprocentně osídlena chorvatským obyvatelstvem. Jak proklašoval výstřední italský básník a spisovatel Gabriel d'Annunzio, vášnivý italský nacionalista, tvoří celé východní (tedy chorvatské) pobřeží Jadranu "lem římské tógy", čímž narážel na římské panství v této oblasti před téměř dvěma tisíci léty, pročež se musí opět bezpodmínečně stát italskou.

Jak byla tato otázka s konečnou platností vyřešena, ukazuje dnešní stav. Chorvatsku patří většina jadranského přímoří - od Savudrije po Prevlaku včetně ostrovů. Území dále k jihu od Prevlaky až po Ulcinj připadlo Černé Hoře a Slovinsko má nevelký úsek od Ankaranu po Sečovlje. Itálii patří jen severní, resp. severozápadní část počínaje Lazaretem.

A ještě krátce zpět k bitvě u Visu. Chudák admirál Persano musel opustit italské námořnictvo a byl zbaven všech hodností, veřejnost měla pro něj jen opovržení.

U ostrova Žirje byl nalezen vrak bombardéru Junkers 87

Chorvatští odborníci pokládají tento nález za senzaci, a to ve světovém měřítku. A zřejmě mají pravdu. Jižně od ostrova Žirje, který leží v Šibenickém souostroví jihovýchodně od Kornatských ostrovů, se loni v létě našel v moři vraku proslulého německého bombardéru, tzv. štuky z druhé světové války. Štuka byla zkratka z německého pojmenování tohoto letadla Sturzkampfflugzeug, tedy střemhlav útočící bojové letadlo – bombardér typu Junkers 87, a bylo jedním z nejobávanějších bombardérů německé Luftwaffe ve druhé světové válce. Tento hloubkový bombardér, který vzlétl poprvé v roce 1935, prováděl mimořádně přesné a velmi účinné bombardování jak vojenských, tak civilních cílů, včetně obrněných vozidel. Byl zkonstruován na základě výzvy vedení Luftwaffe směřované k německým výrobcům letadel zkonstruovat moderní hloubkové bombardovací letadlo, které mělo nahradit zastaralá letadla Henschel 123. Zejména v první fázi války bylo mimořádně účinnou zbraní. Potopené letadlo, které leží na travnatém podmořské plošině v hloubce 28 metrů, je ve výborném stavu, chybí mu pouze část kabiny. Motor se při pádu do vody ulomil, ale nachází se v bezprostřední blízkosti letadla. Plně se zachoval trup, křídla, pilotní kabina s plným přístrojovým vybavením a sedadla, výzbroj letadla. Podle chorvatského ministerstva obrany bude štuka vyzdvižena z moře, restaurována a bude umístěna jako stálý exponát do některého vojenského muzea. Avšak otázkou jsou v první řadě finanční prostředky potřebné pro tuto náročnou akci.

Do doby, než se dostatek financí najde, bude štuka nadále spočívat na dně moře a bude velkou atrakcí pro potápěče i podvodní archeology. Zároveň však bude letadlu hrozit velké nebezpečí krádeží a vyloupení. Bude tedy třeba rychle zajistit právní ochranu lokality, respektive vyhlásit zákaz neoprávněného potápění na této lokalitě. Potápění by pak

mohla organizovat jen ta potápěčská centra, která získají koncesi od Ministerstva kultury. Ta by současně přebrala i povinnost ochrany lokality, neboť havarované letadlo představuje i významné podmořské kulturní dědictví státu.

102 výročí potopení parníku "Baron Gautsch"

Dne 13. srpna 2016 to bylo 102 let, co v odpoledních hodinách narazil rakousko-uherský luxusní parník "Baron Gautsch" na podmořskou minu a vzápětí se potopil. Došlo k tomu na lokalitě mezi Brijunskými ostrovy a městem Rovinj, tedy v severním Jadranu, 6 námořních mil jihozápadně od majáku Sveti Ivan na Pučini. Parník byl první námořní obětí první světové války a jeho ztroskotání se pokládá za nejtragičtější zánik lodi pro osobní přepravu na Jadranu ve 20. století, o to tragičtější, že šlo o vlastní, tedy rakousko-uherskou minu.

Parník "Baron Gautsch", nazvaný po rakouském ministerském předsedovi baronu Paulu Gautschovi von Frankenthurn, byl ve své době nejmodernějším a nejkrásnějším plavidlem rakousko-uherské osobní flotily. Tento přepychový parník byl i pýchou jeho majitele, Rakouského Lloydů. Vozil bohatou klientelu po trase Terst – Pula - Mali Lošinj – Zadar – Split – Dubrovnik – Kotor.

Po vypuknutí první světové války zaútočily na jihu jadranského pobřeží rakousko-uherské válečné lodi na černoohorské, tedy nepřátelské pozice v horách nad Kotorem. Tím se celá boka Kotorská proměnila v bojiště, z něhož byly urychleně evakuovány do bezpečnějších severních oblastí především rodiny rakouských úředníků a důstojníků a další civilisté a prchali do tehdy neutrální Itálie.

Na evakuaci byly nasazeny civilní lodě včetně "Barona Gautsche", který ve čtyřech plavbách stihl dopravit do bezpečí téměř 3 000 vojáků a civilistů. Dne 12. srpna vyplul "Baron Gautsch" na svou poslední plavbu z Kotoru. Převážel 529 cestujících, posádku, vojáky a děti (vojáci a děti nebyli na seznamech cestujících evidováni). Vzhledem k přetížení cestujícími bylo na poslední chvíli rozhodnuto, že parník nebude přistávat v Pule, nýbrž z Lošinje popluje rovnou do Terstu.

Ve stejné době obdržela rakouská minonoska SMS "Basilisk" příkaz položit nedaleko Brijunských ostrovů vějířovitě směrem k pobřeží prvních deset min, jako počátek minového pole, které mělo chránit hlavní přístav, Pulu. A právě na jednu z těchto min narazil plnou parou "Baron Gautsch". Osudné mu bylo odchýlení o několik námořních mil od kurzu zadaného velitelstvím vojenského námořnictva. Stačil ještě zachytit varovný signál vyslaný minonoskou, ale už bylo pozdě. Během pěti (někdy se uvádí sedmi) minut zmizela loď pod hladinu a v ní našlo svůj podmořský hrob více než 330 osob. Jen 190 cestujících ztroskotání přežilo.

Vrak parníku "Baron Gautsch" se dnes nachází v hloubce 40 metrů. Našel jej v roce 1951 italský potápěč. Jugoslávci potvrdili oficiálně nález a lokalizovali polohu v roce 1958 a v roce 1975 natočili o vraku televizní dokument "Tajemství Jadranu". Od roku 1995 je vrak i s jeho okolím chráněn jako významný podmořský objekt. Ještě předtím proběhl podrobný průzkum, zajištění vraku a byly vyzvednuty některé předměty, které byly po restaurování umístěny v Historickém a námořním muzeu Istrie v Pule (78 předmětů).

Tajemství ztroskotané lodi u ostrova Pašmanu

Vrak lodi náhodně našli v roce 1967 murterští rybáři. Až v roce 2014 bylo zjištěno, že jde o obchodní loď Gagliana Grossa. Byla dlouhá 40 metrů a nosnost měla 720 tun. Potopila se i se svým veškerým nákladem v roce 1583. Loď byla na cestě z Benátek do Cařihradu (dnešního Istanbulu) a vezla celkem vzácný náklad. V květnu 1583 vypukl totiž přímo v harému sultánského paláce katastrofální požár a vládnoucí sultán Osmanské říše Murad III. dal svému velkovezírovi příkaz, aby se postaral o co nejrychlejší obnovu. Prostřednictvím vyslance Benátské republiky v Cařihradu objednal nová okna do harému (500 kulatých skel do harémových oken) a další vybavení. Začátkem listopadu se loď v bouřlivém počasí dostala u jižního cípu ostrova Pašmanu do problémů a ztroskotala u ostrůvku Gnalić v Pašmanském průlivu jižně od Biogradu.

Škraping na ostrově Pašmanu

Že jste slovo "škraping" nikdy neslyšeli? Není divu, protože to slovo vymyslela hrstka sportovních nadšenců teprve před pár lety, když hledali název pro specifický orientační závod po ostrově Pašmanu. Slovo **škraping** je odvozeno od názvu krasového jevu "škrapy", které jsou běžnou součástí krasových povrchů a které vznikají na povrchu vápencových skal stékáním dešťové vody. Jsou to ostré rýhy a hřebínky ve skalách, s nimiž se setkáváme všude na ostrovech a pobřeží Jadranu.

Škraping je amatérský závod v běhu po ostrém vápencovém kamenitém terénu ostrova Pašmanu v zadarské oblasti, který se konal poprvé v roce 2006. Tento jedinečný dobrodružný trekking představuje kombinaci běhu, lezení po skalách, skoků a orientace v těžko přístupném krasovém terénu. Běží se po ostrém skalnatém povrchu, po pobřežních útesech, lesními stezkami, roklemi a kaňony, prolézá se téměř neprostupnou makchií, skáče se z balvanu na balvan, leze se po skalních stěnách, a to po trase, kterou vytyčili organizátoři akce a kterou běžci musejí sledovat. Běží se ve třech kategoriích, které se liší délkou trasy – nejobtížnější, která je dlouhá 40 kilometrů ("Ultra") a je tedy rovna maratonu, lehčí ("Light"), dlouhá 20 kilometrů a kratší túra o délce 8 km ("Djir"). Loňský vítěz nejdelší varianty

zvládl běh za 6 hodin. Loni se běhu zúčastnilo více než 800 sportovců. Převahu měli běžci z Pašmanu a okolních ostrovů, ale dost bylo i závodníků ze zahraničí, především ze sousedních zemí. Start a cíl tohoto mezinárodního závodu je v obci Tkon na severním pobřeží ostrova Pašman, v jeho jižní části. Leží proti Biogradu na moru, odkud sem jezdí pravidelná trajektová linka.

Pokračuje dokumentování tradičních jadranských rybářských lodí

Sdružení "Palagruža" z rybářského městečka KOMIŽA na západním pobřeží ostrova Vis usiluje od svého založení v roce 2012 o zdokumentování tradičních lodí, které kdysi tvořily flotilu komižských rybářských plavidel. U zrodu tohoto záměru stála *gajeta falkuša* s názvem "Jaglica", která byla před deseti lety nalezena v Komiži. Do té doby se mělo za to, že poslední gajetou typu falkuša byla loď jménem Cicibela, která se v roce 1986 potopila v bouři u ostrůvku Biševo. Po důkladném pátrání členové sdružení našli na Jadranu ještě čtyři další lodě – původně dřevěné falkuše, které jsou však většinou zmodernizované - opatřené laminátovým povrchem. Také bylo objeveno mnoho originální dílů, např. vesla, stěžně, plachty a falky.

Komižská falkuša je nejatraktivnější chorvatská historická rybářská loď. Je to typ gajety, která se používala pro rybolov na otevřeném moři na ostrovech Vis, Palagruža a Korčula. Byla to štíhlá loď 9 metrů dlouhá s maximální rychlostí do 8 uzlů za hodinu, s nosností 5,5 tuny nákladu ryb. Měla jednu latinskou plachtu a dvě až čtyři vesla (veslovalo se vestoje). Posádku tvořilo až pět mužů. Aby se na loď vešlo více ryb, mohly se podle potřeby zvýšit boky lodi o bočnice – dřevěné desky tzv. falky (odtud název falkuša), jimiž se boky lodi zvýšily až o půl metru.

K obnově Jaglice sdružení "Palagruža" přizvalo Mate Radovana z Lombardy na Korčule, který je uznávaným meštem či kalafatem, tedy tesařem řídícím stavbu lodí. Přípravy ani realizace nebyly jednoduché, protože záleží na každém nepatrném detailu a především na kvalitě všech materiálů. Staví se postaru, bez smůly. Základním materiálem je dřevo dubu cesmínovitého, nejlépe z ostrova Sveti Andrija (též Svetac), které je houževnaté, tvrdé a pevné - ideální pro žebra trupu. Dřevo z Korčuly je podstatně měkčí a hodí se na opláštění trupu lodi, ale je obtížné je najít zdravé. Na jednotlivé díly lodě jsou zase vhodné jiné druhy dřevin.

Jednoduché to není ani s termínem pokácení vybraného stromu. Má to být před začátkem podzimních dešťů, když má dřevo nejméně vody, poměrně snadno se pak suší a loď z něj zhotovená se pak nerozesychá. Také je důležité, aby dřevo nemělo suky. Je vždy lépe používat dřevo z jednoho velkého stromu, než se dvou malých, protože jejich kvalita se může lišit.

Kapitální úlovek na Vranském jezeře – kapr dlouhý 99 centimetrů

Koncem října chytil Tibor Vidović na VRANSKÉM JEZEŘE kapra, který měřil 99 cm a vážil 21 kilogramů. Mladý rybář z Vídně jezdí rybařit na Vranské jezero již od dětství, ale teprve nyní se mu splnil sen o kapitálním úlovku. Stal se místním rekordmanem, protože vytáhl největšího kapra, který kdy byl uloven v tomto chorvatském jezeře. Jeho souboj s obrovskou rybou trval 20 minut. Po měření, vážení a fotografování ji vrátil zpět do jezera.

Vranské jezero je největší přírodní jezero v Chorvatsku (30,2 km²) a chráněná krajinná oblast v Severní Dalmácii. Leží mezi historickými městy Zadar a Šibenik. Jezero od moře odděluje úzký pruh pevniny - šíje o délce 13 km, v níž je prokopán kanál do moře – kanál Prosika. Původně sladkovodní jezero má nyní lehce slanou, tzv. brakickou vodu. V té žijí jak sladkovodní, tak i mořské ryby, např. sumci, kapři, úhoři, štiky, cípali a karasi. A dosahují tu úctyhodných rozměrů: kapři běžně přes 10 kilogramů.

Vorvani se objevili ve vodách Jadranu

Skupinka v Jadranu vzácných vorvaňů, savců z řádu kytovců, byla 7. září 2014 spatřena a zachycena na snímcích v blízkosti mysu Stončica na ostrově Visu. Vorvaň obrovský, zvaný též tuponosý, lat. *Physeter catodon* nebo *macrocephalus*, bývá v Jadranu jen velmi neobvyklým hostem, protože jeho běžným životním prostředím bývají otevřená hluboká moře a oceány. Skutečnost, že se ocitli v poměrně uzavřeném a mělkém moři zřejmě vorvaně zneklidňuje a znepokojuje a je nebezpečí, že by mohli ve strachu nebo v panice uvíznout na mělčině.

Vorvani jsou silně ohroženi vymřením a neustále jich ubývá. Ve Středozezemním moři jich žije kolem 2 500. V Chorvatsku, kde jsou přísně chráněni, se vyskytují jen výjimečně. Častěji se objevují v oblasti jižně Otrantské úžiny (rozhraní Jaderského a Jónského moře), kde dno prudce klesá do hlubin.

Vorvani obecně dosahují délky až 18 metrů a hmotnosti 50 až 60 tun. Pro lidi nepředstavují žádné nebezpečí. Naopak člověk a jeho činnost na moře a pod hladinou moře vorvaně silně ohrožuje. Nejsou to však zdaleka jen lodě, čluny a rybářské sítě. Vůbec největší ohrožení pro vorvaně představuje hluk, šum a sonary nízké frekvence, které používají zejména ozbrojené složky. Tyto zvuky jsou pro vorvaně velmi nebezpečné, působí jim velké bolesti a mohou mít za následek i jejich smrt. Právě ve stavu panického strachu mohou vorvani reagovat zkratově, pro ně nebezpečným způsobem a uvíznout na mělčině. Ovšem nebývají to jen tyto důvody, pro které k tomu dochází. Podle vědců může být příčinou i nemoc některého jedince, kterého pak ostatní vorvani, u nichž je vyvinut mimořádný smysl pro solidaritu, následují do nebezpečí i případné smrti. Dalšími příčinami mohou být i meteorologické a náhlé

oceánografické anomálie, změny nebo anomálie v magnetickém poli Země, změny sluneční aktivity, teploty moře a podobně.

V Chorvatsku došlo k uvíznutí vorvaňů na mělčině pouze jedenkrát, a to v roce 1853 u Novigradu. Jednalo se o skupinku šesti jedinců. Na západním pobřeží Jaderského moře, tedy i italských břehů jsou tyto případy častější, naposledy v roce 2009 na jihu italského pobřeží.

A právě odsud, z Itálie, přišla 12. září smutná zpráva, že putování části skupiny "chorvatských" vorvaňů skončilo tragicky. Podle představitelů italského Ústavu pro výzkum mořských živočichů, byla na pláži u města Vasto (jihovýchodně od Pescary směrem na Gargano) objevena skupina sedmi vorvaňů, která uvízla na mělčině. Bohužel se odborníkům a četným dobrovolníkům podařilo vrátit do moře jen čtyři vorvaně a zbývající tři zahynuli. Zjistilo se, že vorvani jsou staří mezi 15 a 20 roky (průměrná délka života vorvaňů bývá kolem 60 let), dlouzí 3 až 4 metry. Ale ani zachráněná skupinka není zdaleka mimo nebezpečí. Pouze pokud se vorvani dostali co nejdříve na hluboké volné moře a pokud neutrpěli při uvíznutí na mělčině příliš velké nezvratné újmy na zdraví, může se mít za to, že jsou skutečně zachráněni. O jejich dalším osudu však nejsou žádné zprávy.

Na závěr ještě několik podobnějších údajů o vorvaních. Vorvani žijí ve všech světových mořích a oceánech, s výjimkou polárních oblastí. Samci jsou podstatně větší a hmotnější než samice. Hlava vorvaňů je mimořádně mohutná, představuje přibližně třetinu jejich celkové délky. Zuby mají jen ve spodní čelisti a jsou až 20 centimetrů dlouhé. Jejich mozek dosahuje hmotnosti 9,5 kilogramu a je to největší mozek v celé živočišné říši. Vorvani se živí velkými hlavonožci, které loví i v hloubce přes 1 000 metrů. Vorvani se potápějí do hloubky až 2 000 metrů a jejich zanoření může trvat 60 až 80 minut. Pak se vynořují na nádech, k němuž potřebují 8 až 10 minut. Samice s mláďaty žijí ve skupinách 5 až 15 jedinců, samci žijí převážně samostatně.

V letovisku Mali Lošinj je v provozu nemocnice pro mořské želvy

Na světě žije sedm druhů mořských želv, z toho tři ve Středozezemním moři. V Jadranu jsou nejčastější karety obecné (kareta obecná - *Caretta caretta*). Právě vody severního Jadranu jsou velmi vhodné pro jejich přezimování. Tato specializovaná nemocnice a sanatorium pro želvy se nachází v turistické zóně města Mali Lošinj, ve Sluneční zátoce, mezi hotely Aurora a Vespera, v objektu hotelového podniku Jadranka. Již samo umístění želví nemocnice naznačuje, že objekt bude mimo jiné součástí turistické nabídky ostrova.

K poranění želv často dochází tak, že želvy uvíznou v rybářských sítích, do nichž se zapletou a z nichž se bez pomoci nedokáží osvobodit. Často dochází i k tomu, že želvy spolknou udici nebo vlasec a bez pomoci pak umírají. Stává se také, že do želv narazí v plné rychlosti některé z rekreačních plavidel, která ve stále větším počtu brázdí vody Jadranu. Není výjimkou, že želvy zachytí lodní šroub, který je poraní nebo usmrtí. Bohužel jsou dosti časté i případy, že želvy spolknou v moři plující plastový pytlík a bez rychlé pomoci se pak udusí.

Mezinárodní oslí dostihy v Tisnu se konají 8. srpna

Oslí dostihy v městečku Tisnu na ostrově Murteru v Severní Dalmácii byly od samých počátků cestovního ruchu velkou atrakcí pro návštěvníky, ale i pro místní obyvatele. V městečku se však nespokojili s pořádáním běžných oslích závodů a letos organizují již 10. mezinárodní oslí dostihy s jezdci z řady zemí celého světa, na rozdíl od dalších populárních dostihů v Tribunji, kde závodí pouze místní jezdci. O tom, že se jedná skutečně o mezinárodní akce, svědčí i výsledkové listiny za uplynulá leta: vyhrál Brazilec, o rok později jezdec z Bosny a Hercegoviny a pak mladá Holanďanka, která zúročila své zkušenosti z jízdy na koni. Závodní oslí nemají sedla, takže pro jezdce je největší problém se na jeho hřbetě vůbec udržet. Není divu, že o pády nebývá nouze. Vyhraje ten, kdo si nejlépe poradí s oslí tvrdohlavostí. První ročníky pomáhal organizovat místní rodák, profesionál a osobnost s širokými kontakty, Branko Grgić, který působil jako předseda klubu Hajduk Split a vykonával funkci státního tajemníka pro cestovní ruch. Právě on přizval fotbalové hvězdy Hajduku, další celebrity a politiky.

Rozhodne se Chorvatsko pro těžbu ropy a plynu v Jadranu?

V minulém roce udělila chorvatská vláda deset licencí na průzkum těžby ropy a plynu v Jaderském moři. Sedm licencí získalo konsorcium složené z rakouské společnosti OMV a z americké Marathon Oil, dvě byly uděleny domácí společnosti INA, kterou je v rukou chorvatská vláda a maďarské skupiny MOL, a jednu licenci získalo konsorcium tvořené italskou firmou Eni a britskou Medoilgas. Udělené licence se vztahují na 29 oblastí o rozloze 1 000 až 1 600 km², osm na severu a 21 na středním a jižním Jadranu. Plyn se předpokládá v severních částech a ropa na jihu, kde je mořské dno hlubší.

MLčí jediné sousední Itálie, kde jsou průzkumné vrty v plném proudu (je jich 1 358). V italské části Jadranu se těží nafta z 38 vrtů a plyn ze 110 vrtů. V Chorvatsku se ropa netěží, pouze plyn z 38 vrtů. Dále je tu v provozu 133 průzkumných vrtů.

Díky současným nízkým cenám a obrovským nákladům na průzkum a těžbu ropy se jakékoli podnikání v tomto oboru již ekonomicky nevyplatí. A tak dosavadní vážný zájemce, konsorcium OMV a Marathon Oil přehodnotilo své aktivity

a upustilo od průzkumu a těžby ropy a plynu na Jadranu. Vládní Agentuře pro uhlovodíky oznámilo, že smlouvu s chorvatskou vládou neuzavře. Chorvatská vláda také na nátlak Šibenicko-kninské župy zrušila povolení k průzkumu na třech lokalitách v blízkosti Kornatských ostrovů. Doufejme tedy, že ropa z Jadranu není v dohledné době příliš reálná.

Ambiciózní projekt výstavby lanovky na Vidovu goru na ostrově Brač

Myšlenka vybudovat lanovku z BOLU na nejvyšší horu ostrova Brač, Vidovu goru, která je současně se svými 778 metry nejvyšším bodem jadranských ostrovů, je stará již přes dvacet let, ale ještě nikdy nebyla její realizace tak blízko. Obec Bol si nechala vypracovat studii proveditelnosti, tedy dokument ověřující realizovatelnost projektu, a záměr postavit lanovku zařadila do své Strategie rozvoje obce Bol do roku 2020.

Přítom jde o projekt pro celý Brač mimořádně důležitý, a to nejen po turistické stránce, ale i ekonomické. Pro návštěvníky jedné z nejpoblárnějších destinací na Brači by lanovka představovala snadnou a rychlou možnost dosažení nádherného vyhlídkového bodu, odkud se otevírá nádherný panoramatický výhled po ostrově Brači, na moře a sousední ostrov Hvar. Ne všichni turisté jsou tak zdatní, aby zvládli náročný několikahodinový výstup. Na Vidovu goru sice vede silnice ze severu, ale z Bolu se na ni autem dostat, znamená ujet vnitrozemím ostrova 30 kilometrů, přestože je vzdušnou čarou vzdálena 3 kilometry.

V oblasti horní stanice lanovky bude třeba nabídnout turistům různé sportovně rekreační a výletní aktivity, včetně cyklistických a pěších stezek. Lanovka by vedla od jedné z nejkrásnějších jadranských pláží, Zlatého mysu na nejvyšší vrchol Vidovy gory. Její trasa by byla dlouhá 2 900 metrů. Délka jízdy by byla 5,3 minuty. Dvě kabiny, z nichž jedna by vozila cestující nahoru a druhá dolů, by v jednu směru převezly 55 cestujících. Podle stávajících předpokladů by se počet cestujících pohyboval mezi 180 až 250 tisíci cestujícími ročně. Lanovka by byla v provozu po jedenáct měsíců (jeden měsíc by byl vyhrazen na údržbu. Podle studie má lanovka stát přes 80 milionů kun. Pokud bude zařazen mezi projekty celostátního zájmu, mohl by se ucházet o dotace z fondů Evropské unie. O potenciálních investorech nejsou žádné dostupné informace. V prostředí hornatého jadranského pobřeží a ostrovů patří lanovky k lákavým projektům rozšíření turistické nabídky, ale limitujícím faktorem jejich realizace je vysoká cena. Z několika zamýšlených projektů se zatím uskutečnil jen jeden a i tomu to trvalo sedm let - lanovka z Dubrovníku na kopec Srdj. Z čekajících či spících projektů je to například lanovka z Makarské na Vošac v pohoří Biokovo, z Omiše na pevnost Fortica, z Opatije na pohoří Učku nebo z osady Rovanjka na jižní Velebit.

Němci natáčejí v Chorvatsku nový seriál o Vinnetouovi

Od poloviny srpna 2015 se v Chorvatsku natáčel nový televizní trojdílný seriál o populárním indiánském náčelníkovi Vinnetouovi a jeho bílém bratrovi Old Shatterhandovi. Remake legendárních filmů z šedesátých let opět produkuje Němci a i většina herců je německých. Právě v Německu měly jak knihy Karla Maye, tak filmy podle nich natočené největší ohlas.

Natáčí se na několika lokalitách, například u osady Breze severně od letoviska Novi Vinodolski, u osady Vranja v pohoří Učka u Rijeky, u horského střediska Fužine v Gorském kotaru, **v národním parku Krka** a v národním parku Paklenica. Pro natáčení se producent Christian Becker z producentské společnosti Rat Pack rozhodl nejen proto, že původní filmy byly natáčeny v Chorvatsku, ale především proto, že Chorvatsku mu mohlo opět nabídnout celou řadu nádherných lokalit beze stop civilizace a bez lidských obydlí.

Seriál režíruje Philipp Stölzl. Vinnetoua hraje nejpoblárnější albánský herec Nik Xhelilaj, který se objevil i v česko-albánském filmu Smutek paní Šnajdrové. Do role Old Shatterhanda byl obsazen německý herec Wotan Wilke Möhring, V dalších rolích se objeví lazua Larios jako Nšo-Či, Milan Peschel jako Sam Hawkins a slavný srbský herec Gojko Mitić jako Magua Tangua. Mnohé menší role jsou obsazeny chorvatskými herci. Chorvatští odborníci se budou podílet na scénografii, kostýmech, speciálních efektech aj. Je angažováno na pět tisíc komparzistů, vesměs místních Chorvatů.

Jedinečný běžecký závod na stonských hradbách - "Ston Wall Marathon"

STON je městečko v jižní Dalmácii, které leží na úzké šíji spojující pevninu s poloostrovem Pelješac necelých 60 km severně od Dubrovníku. Do povědomí turistů se dostalo svou unikátní soustavou mohutného, pozdně středověkého opevnění vybudovaného Dubrovnickou republikou na ochranu zdejších salin. A právě po stonských hradbách je závod pojmenován - "Ston Wall Marathon". Jsou nejnáročnějším úsekem závodu, který závodník absolvuje hned na samém začátku závodu. Na výběr jsou tři trasy: klasická maratonská trasa dlouhá 42 km, kratší trasa dlouhá 15 km a krátká dlouhá pouze 4 km. Všechny mají start a cíl ve Stonu. Maratonská trasa vede po silnici do Malého Stonu, odtud po hradbách zpět do Stonu, pak podél jižního pobřeží Stonského zálivu k jihovýchodu do osady Broce, zátok Kobaš a Pržina. Stejnou cestou se vrací do Stonu, kde má cíl patnáctikilometrová varianta. Maratonci běží dál, zamíří k severozápadu na pobřeží Malostonského zálivu, do osad Hodilje, Luka a Duba Stonska, odkud se vrací zpět do Stonu. Závod se koná v sobotu 20. září.

Nová marina v jihodalmatském letovisku Slano

Chorvatská společnost Adriatic Croatia International Club – ACI začala v roce 2014 budovat svou dvaadvacátou marinou, a to v letovisku Slano v jižní části jadranského přímoří. Do její výstavby vloží 60 milionů kun. Jde tak o nejvýznamnější investici tohoto podniku za posledních dvacet let. Důležitost projektu podtrhuje i skutečnost, že Dubrovnicko-neretvanská župa disponuje nejmenším počtem kotevních míst na chorvatském Jadranu.

Marina ve Slanu bude prvním přístavem v rámci nové strategie rozvoje cestovního ruchu v Chorvatsku, podle níž bude v období 2014 až 2020 vytvořeno 15 tisíc nových kotevních míst v desítkách nových marin a přístavišť. Chorvatská vláda tak počítá s investicí v hodnotě 552 milionů eur do nautického cestovního ruchu, přičemž převážná část bude investována do nově vybudovaných marin.

S novými jachtařskými přístavy, které budou podle možností využívat zrušené, zatím ladem ležící staré vojenské a průmyslové objekty se počítá ve Rijece, Splitu, Prevlace, Novigradu, Trogiru, Pule, Orebići, Vela Luce, Stonu, Visu a v dalších přímořských lokalitách.

Na Jadranu byla opět k vidění Abramovičova superjachta

Jachta miliardáře, ruského magnáta a majitele londýnského fotbalového klubu Chelsea Romana Abramoviče se na Jadranu objevuje každý rok a kdekoli zakotví, budí velkou pozornost. Všichni kolemjdoucí a kolemjedoucí zastavují, fotografují a nevěřícně zírají na plavidlo jak z říše snů. A není divu! Jachta "Eclipse", dlouhá 164 metrů, je v současné době druhou největší soukromou jachtou na světě. Prvenství před dvěma roky získala jachta "Azzam" o délce 180 metrů, kterou vlastní šejk Khalifa bin Zayed Al Nahyan, prezident Spojených arabských emirátů a jeden z nejbohatších mužů planety.

Jachtu na zakázku vyrobila v roce 2009 hamburská loděnice Blohm + Voss a po všech úpravách stála údajně 1,2 miliardy dolarů, ale odhady se výrazně liší. Je vybavená vším, na co si člověk vzpomene. Důraz je kladen nejen na nevídaný luxus, ale i na bezpečnost. Plující pevnost má neprůstřelný trup a skla, detektory pohybu, silné lasery a miniponorku jako únikovou variantu pro případ útoku na loď. O provoz se stará 70 členů posádky. Je tu k dispozici 24 pokojů pro hosty, konferenční sál, sauny, bazény, taneční sál, dva heliporty, otevírací dok v trupu pro motorové čluny a skútry a spoustu dalších vymožeností.

Začátkem září "Eclipse" kotvila na moři před jihodalmatských Dubrovnikem a potřebovala doplnit pohonné hmoty. Tankování do zakotvené lodi proběhlo v dubrovnickém přístavu Gruž, na stání pod Mostem Dr. Franja Tudjmana. Celých čtyřicet hodin trvalo tankování 750 000 litrů pohonných hmot ze čtyřiceti objednaných cisteren. Takovému množství paliva odpovídal i účet na jeden milion eur

Hydroplánem lze nově letět ze Splitu na ostrovy Lastovo a Lošinj

Společnost European Coastal Airlines (ECA) zajišťuje svými hydroplány letecké spojení mezi městy na jadranském pobřeží a ostrovy. Hydroplány jsou letadla uzpůsobená k přistávání a startování na vodní hladině. Společnost ECA používá obojživelná letadla, tzv. amfibie, tedy taková, která mohou startovat i přistávat jak ze země, tak z vody, konkrétně typy DeHavilland Twin Otter 6-300 s kapacitou 19 cestujících a Grumman G-21 Goose.

Od loňského srpna, kdy vzletl první hydroplán ze základny Resnik (blízko splitského letiště) na třináctiminutový let do Jelsy na ostrově Hvaru, postupně rozšiřuje síť svých linek. V polovině července přibyla každodenní linka ze Resniku a Puly na ostrov Lošinj. V Pule přistává na základně v přístavu a na Lošinji zatím na letišti, dokud nebude postavena základna v přístavu Mali Lošinj (na lokalitě Velopin). Let z Resniku na Lošinj trvá 46 minut a stojí 549 kun, z Puly na Lošinj trvá 14 minut a stojí 349 kun. V průběhu roku byla slavnostně otevřena hydroplánová základna přímo ve splitském přístavu, o níž společnost ECA usilovala již řadu let, ale u navržených lokalit narážela vždy na nesouhlas přístavní správy. Nachází na Nábřeží knížete Domagoje, molo 23 (*gat 23*). Ze základny hydroplány létají do Jelsy na Hvaru (let trvá 11 minut), do Ubli na ostrově Lastovo (let trvá 22 minut) a do Resniku (let trvá 3 minuty).

Letovisko Vodice zakázalo pití alkoholu na veřejných místech

Vedení města Vodice v severní Dalmácii se rozhodlo vyřešit rázným opatřením palčivý problém: v srdci samotného města se již po řadu let shromažďovali ve večerních hodinách na nejpoblábnějších místech (v malém přístavišti i ve velkém přístavu, v okolí autobusového nádraží a pošty i v parku na Náměstí knížete Branimira) mladí turisté i vodická mládež, hlučně se posilovali alkoholem před noční zábavou v barech či na diskotékách a zanechávali po sobě nepořádek a odpadky. V nemalé míře tak poškozovali image Vodice jako klidného letoviska.

Vedení města proto vydalo před sezónou vyhlášku, která zakazuje konzumaci alkoholu na veřejných prostranstvích města, **a to pod pokutou 500 kun**. A je rozhodnuto vymýtit tak alkohol z veřejných míst. Na hlavních lokalitách jsou umístěny tabule informující o nové vyhlášce a o pokutách v případě jejího nedodržování. Pořádková služba města bude soustavně bdít nad jejím případným porušováním.

Ostrov Lošinj získal první aquapark

V kempu Čikat v letovisku Mali Lošinj byl v roce 2015 otevřen nový aquapark o rozloze 6 300 m², z toho 2 900 m² zaujímají vodní plochy napájené mořskou vodou. Nachází se v borovém lese, na místě někdejšího fotbalového hřiště. Jedná se o první aquapark nejen na ostrově Lošinji, ale i vůbec první zařízení tohoto druhu na Kvarnerských ostrovech.

Návštěvníci tu najdou tři bazény, které jsou rozděleny do šesti celků o rozdílné hloubce, prostory ke slunění, pool bar, fitness a spoustou vodních atrakcí.

Aquapark se člení na tři zóny. Ta první, označená jako "Health", zahrnuje plavecký bazén a fitness. Druhá zóna "Leisure", určená pro starší generaci, má rekreační bazén s hydromasážemi a pool barem. Třetí, "Fun" disponuje různými vodními atrakcemi, tobogány, skluzavkami a atrakcemi pro děti. Mezi "Leisure" a "Fun" zónami je prostor pro animaci, kde se pořádají zábavní programy.

Aquapark má kapacitu 2 300 návštěvníků denně. Otevírací doba je od 10 do 20 hodin. Hosté ubytovaní v kempu mají vstup bezplatný, ostatní návštěvníci musí platit denní vstupné. V hlavní sezóně (od 1. června do 15. září) stojí vstupenka pro dospělého 100 kun, pro dítě od 3 do 7 let 70 kun, děti do 3 let mají vstup zdarma. V okrajové sezóně je vstupné o 30 kun levnější.

Celý bazénový komplex má bezbariérový přístup - od toalet, přístupových cest až po výtahovou plošinu do bazénu.

Nový letní festival seznamuje s tradicemi ostrova Pagu

Mottem festivalu je "Jak to bývalo kdysi". Návštěvníci se mohou seznámit s životem na ostrově za starých časů – jak se předla vlna, jak se pralo prádlo, jak se pletly svetry a punčochy, jak se zadělával chléb, jak se spravovaly rybářské sítě, jak se pekly sardale a chobotnice, jak se připravoval brudet a polenta, ale i jak se lidé bavili a veselili – jak hráli karty, kuželky a jiné hry. Tematické festivalové večery provází bohatá gastronomická nabídka, která je pro ostrova charakteristická. Do projektu jsou zapojeny i zdejší výroby a manufaktury. V první řadě jsou to zdejší sýrárny, které produkují proslulý pažský sýr, např. Sýrárna Gligora, Pažská sýrárna, Sýrárna Mih, dále podnik zpracovávající sůl ze zdejších salin, místní umělkyně – krajkářky, které vytvářejí proslulé pažské krajky. Všechny tyto výrobky patří mezi nejznámější produkty jadranského přímoří.

Osada Metajna leží v Pažském zálivu, severozápadně od města Pagu, 12 km jihovýchodně od města Novalja. Po dobu festivalu bude ve večerních hodinách převážet jeho návštěvníky z města Pagu do Metajny a zpět loď Festini. Festival se koná v termínu: 01.07 – 01.09.

První ročník cyklistického závodu Tour of Croatia

Tour of Croatia je nový mezinárodní etapový cyklistický závod, který vede trasou dlouhou 900 kilometrů po chorvatském pobřeží a vnitrozemí. Jeho první ročník se konal od 22. do 26. dubna 2015. Mezinárodní cyklistická federace jej zařadila do první kategorie, tedy mezi nejvýznamnější Grand Tour závody, jako jsou Tour de France, Giro di Italia a Vuelta a España.

Jednotlivé etapy:

- 1) Makarská – Brela – Dubci – Zadvarje – Omiš – Blato na Cetini – Dugopolje – Klis – Split
- 2) Šibenik – Primošten – Grebaštica – Šibenik - Vodice – Biograd – Zadar
- 3) NP Plitvická jezera – Otočac – Senj – Crikvenica – Gornje Jelenje – Rijeka – Opatija – Vojak (Učka)
- 4) Pula – Rovinj – Pazin – Baderna – Poreč – Umag
- 5) Toplice Sveti Martin na Muri - Čakovec – Ivanec – Lepoglava – Zabok – Zaprešić - Záhřeb

Začal se realizovat projekt mostu z pevniny na ostrov Čiovo

V únoru 2015 byla podepsána smlouva o výstavbě mostu z Trogiru na ostrov Čiovo. Záměr vybudovat tento most byl již několik desetiletí zvažovaný, ale nedostatek finančních prostředků nedovoloval jeho realizaci. Protože se však vyskytla možnost využít možnost evropských fondů i na spolufinancování silničních projektů, využili ji příslušné chorvatské orgány a v rekordním čase zvládly veškerou předepsanou přípravu, od projektové dokumentace až po studie vlivu stavby na životní prostředí a stavební povolení. Práce na novém trogirském mostě mají dokončeny za dvacet měsíců. Celková výše investice činí 30 milionů eur. Most bude dlouhý 551 metrů a široký 12 metrů. Konstrukci bude podírat 14 sloupů, přičemž střední část bude zvedací, aby mohly pod mostem proplouvat lodě. Bude stát 800 metrů východně od stávajícího trogirského mostu. Spolu s mostem budou vybudovány i přístupové cesty na hlavní komunikace (1,8 km). Nový most vyřeší problém přetížení a častých dopravních problémů dosavadního mostu a odlehčí provozu v historické části Trogiru, města, které je zapsáno v seznamu světového kulturního dědictví organizace UNESCO. Dnes se spojení z pevniny na ostrov Čiovo uskutečňuje přes ostrůvek, na němž je rozloženo historické město Trogir. Jeden starý kamenný most vede z pevniny do Trogiru, druhý, zvedací ze 70. let minulého století, pak z Trogiru přes Trogirský průliv na ostrov Čiovo. Vibrace při průjezdu zejména nákladních aut způsobují škody na cenných historických stavbách.

Znovu se postaví most na Velkém jezeře v národním parku Mljet

Národní park Mljet na stejnojmenném ostrově v jižní Dalmácii začíná realizovat projekt výstavby nového mostu přes průliv Soline na Velkém jezeře, a to na místě, kde po staletí stával tzv. **Velký most**. Velké jezero je vlastně mořský záliv, který je s úžinou Soline spojen s vnějším mořem. Most, který ve 12. až 13. století postavili benediktiňští mniši v nejužším místě úžiny Soline, podstatně zkracoval cestu od jejich mateřského kláštera na ostrůvku Sveta Marija v jihozápadní části Velkého jezera a spojoval jej tak s převážnou částí ostrova. Velký most však překážel prezidentu Titovi, který chtěl se svou přepychovou jachtou vplouvat do srdce nádherného Velkého jezera a úzký vjezd nevyhovoval ani luxusním plavidlům jeho četných hostů a přátel. Takže starý most musel zmizet a průliv musel být rozšířen. Jugoslávská armáda tak na přelomu 50. a 60. let minulého století most zbourala, prohloubila průliv na 2,5 metru a rozšířila na 6 až 8 metrů. A současně byl starý původní benediktinský klášter na jezerním ostrůvku přeměněn v hotel Melita, který byl v provozu až do roku 1991.

Vzhledem k tomu, že byla Solinská úžina podstatně rozšířena, bude nový most mít větší rozměry než ten původní, z něhož se nic nezachovalo. Místo starého kamenného 3,5 metru dlouhého bude postaven betonový most obložený kamenem, který bude dlouhý 15 metrů a široký 3 metry. Nový most ocení především turisté a cyklisté, kteří budou moci stezku kolem Velkého jezera dlouhou 12 kilometrů absolvovat jako okružní, ať už se vydají na cestu z Pomeny nebo z přístaviště pod obcí Govedjari. V průlivu Soline sice fungoval provizorní přívoz, ale byl v provozu jen v sezóně a párkrát denně. Současně bude most sloužit i hasičům v případě požáru a majitelům zdejších pozemků.

Na financování projektu v hodnotě 15 milionů kun se bude podílet Ministerstvo životního prostředí, Fond životního prostředí a Národní park Mljet.

Mořský koník" byl naposledy v roce 2013 ve Vrbosce na ostrově Hvaru v hotelovém komplexu Adriatic

Pod tradičním názvem "Mořský koník" pořádá Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky léčebně-ozdravné pobyty pro některé skupiny chronicky nemocných dětí. Týká se to především těch, kteří se léčí s lupénkou, atopickým ekzémem, bronchiálním astmatem, obstruktivní plicní nemocí a alergickými onemocněními. V roce 2016 proběhne v Řecku v hotelovém komplexu Poseidon Beach na poloostrově Chalkidiki v blízkosti městečka Neos Marmaras.

Víte, že v Dubrovniku jezdily tramvaje?

Možná si někteří starší návštěvníci Dubrovniku budou ještě pamatovat na "električku", která spojovala staré jádro historického města Dubrovniku s přístavem Gruž a Lapadem. Ostatně to není zase tak obzvlášť dlouho, co její trochu staromódní vozy čekávaly na konečné stanici kousek od západní dubrovnické brány Pile, aby odvezly do hotelů a ubytoven na Lapadu turisty unavené letním horkem a kilometry nachozenými po dubrovnických památkách.

Poslední dubrovnická tramvaj absolvovala svou obvyklou trasu 20. března 1970 a přišly se s ní rozloučit nepřehledné davy posmutnělých dubrovnických obyvatel, neboť s tramvají odcházel i jeden ze symbolů nového významného centra cestovního ruchu. Pro několik generací byla jejich tramvaj symbolem rozvoje města a jeho pýchou. Vždyť tramvaj nemělo žádné jiné dalmatské město.

Určitým problémem byly od začátku havárie vykojení, k nimž docházelo zejména v kopci z Boninova ke starému městu. A bylo to právě větší neštěstí, k němuž došlo začátkem roku 1970, kterého využili příznivci autobusů, považující tramvaj za překonaný nmoderní dopravní prostředek. A nakonec opravdu prosadili její zrušení a nahrazení autobusy.

Užitečné odkazy:

[Lety hydroplánem](#) / [námořní mapy](#) / [webové kamery CRO](#) / [Historie M. Lošinj](#) / [Skradin](#) / [Národní park na řece Krka](#) / Pořad ČT [Objektiv s reportáží o CRESu](#) / [ostrov Cres](#) / Šibenik - [pevnost](#) / [Zadar](#) / Vranské jezero – [cyklistická stezka](#) / [Cyklistické stezky Kvarner](#) / [Cyklistika Kvarner](#) / [Cyklistika Kvarner](#) / Pag - [cyklistika](#)

Zdroj: *Chorvatsko.cz, Ministerstvo cestovního ruchu Chorvatska, Slobodna Dalmacija*