



ZPRAVODAJ SPŠ ŠTOJNICKÉ A SOŠ PROF. ŠVEJCARA, PLZEŇ

Ročník XXX., školní rok 2025/2026

Číslo 6, únor 2026

3. místo v konverzační soutěži

Autoři:

- Mgr. M. Králová
- Mgr. D. Lukášová
- Mgr. M. Pernicová
- Mgr. E. Sevelková
- Mgr. L. Slavíková
- Ing. P. Vlček
- Ing. J. Gruber
- A. Marešová
- N. Sviráková

Monika Pernicová

Střední průmyslová škola strojnická a Střední odborná škola profesora Švejcara opět uspěla v konverzační soutěži v anglickém jazyce!

Student naší školy Tomáš Zíka ze třídy 3OK dosáhl skvělého úspěchu v okresním kole Konverzační soutěže v anglickém jazyce, které se konalo 25. 2. 2026. V silné konkurenci talentovaných žáků z celého okresu si svým jazykovým projevem, pohotovostí v komunikaci i bohatou slovní zásobou vybojoval výborné 3. místo. Dařilo se i Leontýně Roubíkové ze třídy 3SCB, která obsadila krásné 6. místo.

Soutěž byla zaměřena na porozumění, samostatný mluvený projev i schopnost reagovat na nečekané otázky poroty. K dosaženému úspěchu srdečně gratulujeme a děkujeme za vzornou reprezentaci školy!

Lyžařský kurz 2025/2026 Boží Dar

Andrea Marešová, 1VS, Lenka Slavíková

Ve dnech 5.–9. ledna a 19.–23. ledna se přihlášení studenti prvních ročníků zúčastnili lyžařského kurzu v Krušných horách na Božím Daru. Obou kurzů se zúčastnilo 105 žáků a po celou dobu nás doprovázeli naše paní učitelky a páni učitelé, kteří byli zároveň našimi instruktory. Ubytování jsme byli v penzionu Pinokio, který byl po dobu kurzu pronajatý pouze pro nás. Díky tomu měl pobyt velmi příjemnou a domáckou atmosféru.

Lyžařský kurz byl určen jak pro lyžaře, tak snowboardisty. První den proběhly rozřazovací sjezdy na sjezdovce Praha, na jejichž základě jsme byli rozděleni do skupin podle našich dovedností a výkonnosti. Byli mezi námi zkušení lyžaři i úplní začátečníci lyžaři nebo snowboardisti. Během týdne se však všichni z nás zlepšili a získali jsme jistotu v základních lyžařských a snowboardových dovednostech.

Každý den jsme začínali snídaní a poté každá skupina vyrazila na svah – někteří jeli autobusem na Klínovec, někteří zůstali na menších sjezdovkách na Božím Daru. Skupina běžkařů, skládající se ze studentů 3PLT, vyrazila každý den do božidarských běžkařských stop. V penzionu se všechny skupiny sešly kolem 14. hodiny, následoval oběd a po něm osobní volno. Každý podvečer byly připraveny tematické přednášky – zaměřené například na sjezdové lyžování, snowboarding nebo bezpečné chování na sjezdovkách a v zimní přírodě. Některé dny jsme ještě před večerí vyrazili na společnou procházku, objevili jsme krásy místní Ježíškovy cesty a božidarských rašelišť.

Počasí nám přálo slunečnými dny, ale poznali jsme i proměnlivost horského počasí s mlhou. Nálada po celý kurz byla skvělá, panovala pohoda a odvezli jsme si spoustu nezapomenutelných zážitků. Pádům jsme se sice nevyhnuli, ale naštěstí se nikomu nic vážného nestalo.

Na závěr bychom chtěli poděkovat paním učitelkám a pánům učitelům za jejich ochotu, trpělivost a skvělý přístup, díky kterému celý lyžařský kurz proběhl bez problémů a v příjemné atmosféře. Kurz jsme si velmi užili a určitě bychom ho doporučili i dalším ročníkům.

Uvnitř tohoto vydání:

3. místo v konverzační soutěži	1
Lyžařský kurz...	1
Den mateřského jazyka 2026	3
Exkurze v ZŠ...	3
Výstava „Lidé odvedle“...	4
Minulost techniky...	4
Favoritem přes Bosnu a Hercegovinu a Chorvatsko pod Triglav 6.	6



Den mateřského jazyka 2026

Denisa Lukášová, Michaela Králová

Letošní Den mateřského jazyka připadl na sobotu 21. února 2026, proto už v pátek 20. února chodby naší školy ožily soutěží, která se konala v hodinách českého jazyka.

V rámci každé vyučovací hodiny mohli žáci poměřit své znalosti jednotlivých vrstev slovní zásoby, ustálených slovních spojení a přísloví. Úspěšným splněním interaktivních cvičení získali číselný kód, s jehož pomocí

odemkli truhlu s pokladem, ve které čekaly ceny pro první 3 nejrychlejší třídy. Úkoly byly rozmístěny různě po škole, proto nešlo jen o soutěž vědomostní. V některých hodinách o výsledném pořadí rozhodoval právě fyzický výkon jednotlivých žáků.

Na 1. místech se v průběhu 1.–6. vyučovací hodiny umístily třídy 1SCB, 3MSA, 2PLT, 1EP, 1SCA a 3VS.

Všem třídám děkujeme za účast, doufáme, že si soutěž užily, a vítězům ještě jednou gratulujeme!



Exkurze v základní škole pro děti se zrakovým postižením a vadami řeči

Natálie Sviráková

Dne 10. února navštívily žákyně třídy 2SCB Základní a Mateřskou školu pro žáky se zrakovým postižením a vadami řeči. Během návštěvy se seznámily nejen s prostředím školy, ale také s řadou kompenzačních pomůcek, které dětem usnadňují vzdělávání i každo-

denní činnosti.

Pro žáky ZŠ si zároveň připravily několik aktivit, do nichž se děti s nadšením zapojily. Návštěva byla pro žákyně velmi přínosnou zkušeností a umožnila jim lépe porozumět potřebám dětí se speciálními vzdělávacími potřebami.



Výstava „Lidé odvedle“ v Západočeském muzeu

Eva Sevelková

Žákyně 2. ročníku oboru Sociální činnost navštívily v Západočeském muzeu interaktivní výstavu „Lidé odvedle“, kde si na vlastní kůži vyzkoušely, jaké to je cestovat se zrakovým, sluchovým či tělesným omeze-

ním.

Čekalo je balení kufří, výběr oblečení, nákup jízdenky i pohyb v MHD na vozíku nebo potmě. Tato silná zkušenost jim zase o kousek více pomohla pochopit každodenní realitu lidí se zdravotním postižením.

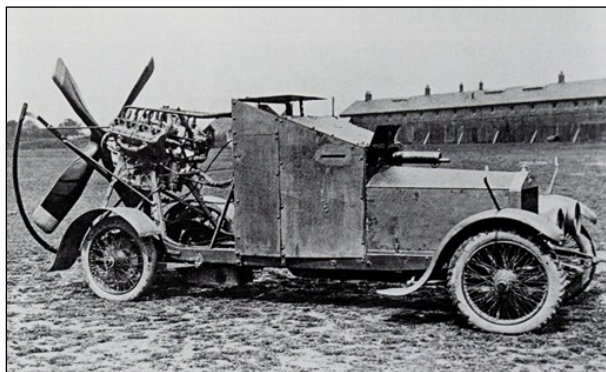


MINULOST TECHNIKY—TECHNIKA MINULOSTI Zbraně, které našťěstí nebojovaly

Josef Gruber

Kůň je jednou hříbětem, člověk dvakrát dítětem. Tak pravil můj kamarád, v němž jsem seděl na Borech (v lavici na průmyslovce), když jsem se po desítkách let vrátil k dávnému koníčku, tentokrát v podobě dráhových modelů aut. Protože mě mnohem víc baví konstruování než ježdění, stačí mi pro testování moje dosud funkční pravěká autodráha „Europa Cup“, a co se konstruování týče, vyhledávám hlavně rarity. Tolik úvodem.

Mezi několik dosud mnou postavených kuriozit patří bojová vozidla, která se našťěstí (vzhledem k osádkám) nedomohla bojového nasazení. První z nich je Sizaire-Berwick Wind Waggon, obrněný vůz, kromě standardního pohonu poháněný leteckým motorem a tlačnou vrtulí. Vrtulové automobily byly cílem různých konstruktérů, poměrně známá je Hélica s tažnou vrtulí francouzského leteckého konstruktéra Marcela Leyata, vyráběná ve větším počtu (taky jsem ji postavil a jezdí jako drak...). Ovšem když si představíte, že se něco takového, navíc nepříliš stabilního řítí s řevem leteckého motoru a rozto-



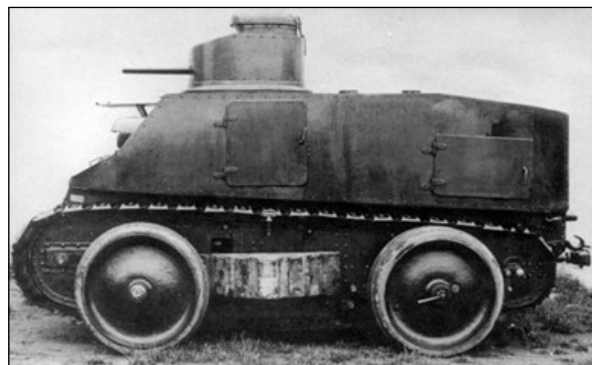
čenu vrtulí v čele po ulici, asi vás napadne, že skromné výhody nemohly převážet (představte si třeba nedání přednosti nebo kontakt s nepozorným chodcem...). Cílem konstruktérů „Větrného vozu“ (Wind Waggon) z RNAS (Royal Naval Air Service) bylo sestrojení vozidla pro blízkovýchodní bojiště, tedy do pouštních podmínek. Panovaly obavy, že se poháněná úzká kola tehdejších automobilů „zahrabou“ do písku (o něco později, v Egyptě, se tyto obavy ukázaly jako víceméně liché).

Společnost Sizaire-Berwick vznikla v roce 1913 spojením britského obchodníka Fredericka W. Berwicka s francouzskými bratry Sizairovými. Prvotním úmyslem byla výroba luxusních osobních automobilů. Do začátku války vznikl jeden, zato úspěšný vůz. Jakmile se objevila myšlenka vrtulového automobilu (jak jsem uvedl, zdaleka ne ojedinělá), byla továrna Sizaire-Berwick na dosah ruky, navíc zdatný podnikatel Berwick zahájil výrobu leteckých dílů. Vznikl vůz, vybavený kromě normálního pohonu leteckým motorem Sunbeam a vyzbrojený kulometem Vickers. O zkouškách vozidla není k dispozici testovací zpráva, ale krátké zkoušky nevedly k přijetí. Je zřejmé, že použití vrtule v poušti by způsobilo vznik oblaku prachu, čímž by trpěla samotná vrtule i motor a vozidlo, o osádce nemluvě. Ta by se „grilovala“ v malé plechové kabině s omezeným výhledem, slabým pancéřováním a malou účinností kulometu. Skutečnou podobu neúspěšného Wind Waggonu lze dnes odhadovat z několika málo fotografií. Model-polomaketa na snímku je poháněn motorem z dronu (kola poháněna nejsou) a zvuk je přiměřený... Kdyby byla citovaná stránka publikovaná dříve, mohl být model ještě přesnější.

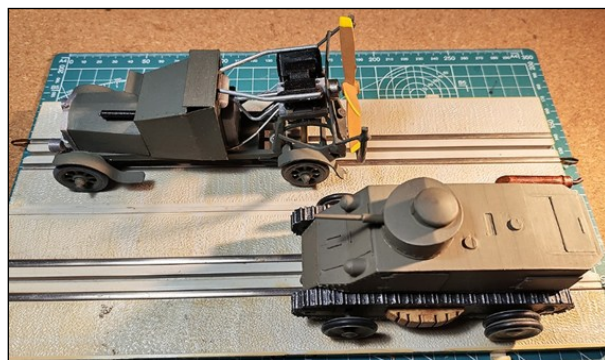
Druhou z kuriozit, které na běžné autodráze asi neuvidíte, je Kolohousenka. Název žertovný, leč oficiální (ozn. KH, z německého Rade-Raupen) nese první československý tank. Jeho původ sahá do 20. let 20. století, kdy podle německých (sic!) plánů vznikl na dílech podvozku traktoru Hanomag konstruktéra Vollmera prototyp. Konstrukce a výroba byly dílem podniků Škoda, ČKD a Tatra. Cílem bylo stvořit prostředek, který by v terénu jezdil na pásech, po silnici na kolech. První prototyp KH-50 byl spíše ozbrojeným traktorem, brzy ale dostal střeleckou věž (kanón Škoda ráže 37 mm) a přetvořen byl v náš první opravdový tank. Číselné označení bylo odvozeno od výkonu motoru (v koních), další verze nesla označení KH

-60, její dva exempláře byly odeslány do Sovětského svazu a několik vozidel skončilo v Itálii. Koncepce kolopásového tanku však rychle zastarala a do výzbroje se nikdy nedostala, vývoj kolohousenek končí v roce 1930.

Kolohousenka KH-60 měla dvoučlennou osádku a poměrně slabé pancéřování (mobilita), zato se počítalo s přetlakovou ventilací vnitřních prostor na ochranu před bojovými plyny. Maximální rychlost byla asi 27 km/h na silnici a 18 km/h v terénu. Montáž a výrobu hlavních částí měla provádět firma Breitfeld-Daněk, později díky fúzi ČKD, tedy Českomoravská-Kolben-Daněk. (Pro šťouraly poznamenávám, že navzdory tvorbě Divadla Járy Cimrmana se Vincenc Daněk s Emilem Kolbenem

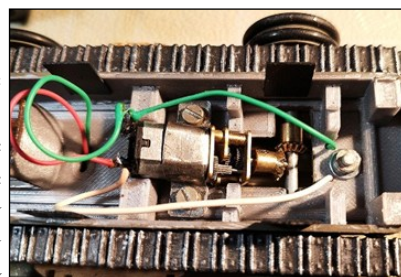


nemohli potkat, byli každý z jiné doby). Převodovka, pohon zadních kol a pásy měly být dodány firmou Laurin & Klement, později Škoda, řízení a přední náprava firmou Kopřivnická vozovka (Tatra). Pro přechod z kol na pásy byly používány dřevěné špalky, které si stroj vzlal na botech. Prohození pohonu trvalo 10-15 minut. Podrobná



historie kolopásu je složitější, jeden exemplář verze KH-50 byl modernizován podle KH-60 (prodloužený rozvor aj.), ale stále označován postaru, rychlost se zvýšila na 36 km/h atd.

Kolohousenka se sice ukázala jako neperspektivní, ale další meziválečné české malé tanky (nazývané tankety – tanquette) byly úspěšné a po okupaci je zabavila německá armáda.



Použito:

JOBSE, Leander. *Sizaire-Berwick Wind Wagon* [online]. [cit. 1.3.2026]. Dostupný na WWW: <https://tanks-encyclopedia.com/ww1/uk/sizaire-berwick-wind-wagon/>

JOBSE, Leander. *Kolohousenka* [online]. [cit. 1.3.2026]. Dostupný na WWW: <https://tanks-encyclopedia.com/ww2/czech/kolohousenka/>

Favoritem přes Bosnu a Hercegovinu a Chorvatsko pod Triglav

6. Podél chorvatského pobřeží do Piraně ve Slovinsku

Petr Vlček

Ráno vstáváme brzy, jdu se osvěžit do vln těsně po východu slunce a po snídani jedeme do Národního parku. Soutěska Velká Paklenica od doby, která uběhla od natáčení slavných filmů podle knížky Karla Maye, poněkud zarostla stromy a vegetací. Jak tak stoupáme soutěskou, jsou tu pamětní kameny na jednotlivé scény z různých děl, našli jsme jich asi pět.

Naplánovali jsme si poměrně náročnou túru. Jak se ukázalo, byl to dobrý trénink a příprava na výstup na Triglav. Za krásných výhledů stoupáme k jeskyni Manita, která má z technických důvodů omezené otevírací hodiny. Není sem zavedena elektřina, ale zdrojem je solární panel a baterie. Takže se musí čekat, až bude energie dostatek. Jak tak stoupáme, potkáváme osly s nákladem odpadků. Nahoře v dolině jsou těžko dostupné chaty, a tak se zásobují zvířaty.

Jeskyně otevírá až v 10 hodin a my jsme sem přišli o 45 minut dříve. Je odtud krásný výhled do doliny i na fjord a na ostrovy Pak, Ráb a Kornaty a další, vzadu se rýsují Apeniny, i když ne tak ostře jako včera. Obsluha už u jeskyně je. Nejprve nám říkají že musíme počkat cca do 10:30, že prý se dříve nesejdou lidé v minimálním počtu výpravy. To se nám moc nelíbí, ale čekáme. Asi za 10 minut však jeden z průvodců otevřel a rozsvítil a pustil nás do jeskyně samotné. Že jsme nedostali výklad nám nevadilo, o to větší byl zážitek prolézt nádhernou krápníkovou jeskyní o samotě. Průvodci asi pochopili, že jsme turisté a že bychom ztratili čas na naši túru, takže nám moc pomohli.

Ze 115 speleologických objektů, které jsou v Národním parku Paklenica dosud známy, je Manita Peč jediná jeskyně



Aniča Kuk

přístupná veřejnosti. Široké jeskyně a krása jejích krápníků okouzluje návštěvníky již od roku 1937, kdy byla zpřístupněna. Nachází se v nadmořské výšce 570 mnm. Je jí prostory jsou ve vrcholu Manita Kuk (707 mnm).

Jeskyně je bohatá útvary nebo speleotémy. Liší se formou a původem útvaru. Nejčastějšími typy krápníků, jsou stalagmity, stalaktity, sloupky a flowstones (kaskádovitě okrajové přehraady). Útvary dostaly své názvy podle svých zajímavých tvarů, jako například Pířba, Varhany a Čarodějnice.

Jeskyně Manita Peč je bohatá na podzemní faunu. Žije tu celkem 52 taxonů bezobratlých, z nichž 20 jsou skutečné jeskynní druhy. Adaptovali se na podzemní prostředí a mimo jeskyni obvykle nemohou přežít. Vyznačují se nedostatkem pigmentu a zrakových smyslových orgánů, nicméně jejich ostatní smysly (čichové, chuťové, hmatové) jsou dobře vyvinuté. Jeskyni využívá i několik druhů netopýrů využívá během zimy

ke zimnímu spánku.

Na Zoljin Kuk (847 mnm) vede částečně ferata 1. stupně. Je odtud nádherný výhled na moře, ostrovy, i okolní hory. Sestupujeme do Paklenice a pokračujeme pod Vidakov Kuk (845 mnm). Hora má tvar slona. Odbočku vynecháváme. Máme před sebou ještě jeden vrchol, dlouhou cestu a výhled bude vzhledem ke krátké vzdálenosti od Zoljina Kuk podobný.

Naše trasa vede na odbočku k prашné silnici a pokračuje do vesnice Ramici. Je tu několik málo domů, které vypadají trvale obydlené – přístup auty sem není, na prашnou silnici je to asi 2 kilometry. Lidé tu mají vcelky a skromné zahrádky. Otázka je, zda vůbec tu mají elektřinu. Možná tu bude problém i s vodou. Pět a nějak ztrácí sílu a brzdí tempo, už to vypadá, že druhý výstup na Aniča Kuk (712 mnm) budeme muset z časových důvodů vzdát. Cesta je těžká, vede nahoru a zase dolů. Místy jde lesem a místy jsou výhledy. Obcházíme vrchol Prdežina a přicházíme na vyhlídku Pod Kosaricou, která poskytuje výhled na několik horských chat na konci soutěsky a můžeme odhadnout náročnou cestu, která by nás čekala na Aniča Kuk. Ač neradi, domlouváme se, se že od chaty Planiarski dom sestoupíme do soutěsky a vrátíme se k autu.

Chata je dost utopená v údolí. Odpočíváme u občerstvení, se, kontrolujeme čas. Když zrychlíme tempo, podaří se stihnout přece jen Aniča Kuk. Stoupáme tedy pod Veliky Kuk (712 mnm) a po jeho úbočí vystupujeme na sedlo Malá Močila mezi Orlov Kuk (865 mnm) a Borovnikem (1024 mnm). Po úbočí Borov-

níku pokračujeme okolo obydlených samot Škiljici a Jurline. Tato jsou obydlená jsou ještě méně dostupná, než vesnice Ramici. Procházíme k nedostupné jeskyni Grabova do sedla Gorske a kolem další jeskyně Lukčeva na odbočku k Aniča Kuku. Cesta šla většinou lesem ale byly i nádherné výhledy zejména na vrcholy Deblouvu Glavu (628 mnm), Bat (694 mnm) a samotný Zoljin Kuk.

Na rozcestníku píší, že výstup bude trvat hodinu. Už je poměrně pozdní odpoledne, ale přesto odbočujeme. Výstup je velmi náročný ve skalnatém terénu. Na jednom místě jsem se zasekl a psychicky jsem skoro nezvládl dostat se přes jakousi propast mezi dvěma velkými kameny, ze kterých je hora doslova poskládána. Na mapě byl výstup značený jako ferata, ale řetězy či skoby tu chyběly. Výstup na vrchol stál za to i přes velikou náročnost a poskytl nám překrásný výhled na Paklenicu, prošlou trasu, ostrovy i moře. Nahoru jsme stoupali 45 minut a dolů jsme šli půl hodiny k odbočce. Pak ještě hodinu strmou a kamenitou cestou lesem k autu. Zpátky u moře jsme byli až v 7 hodin večer.

Osvěžujeme se v moři. Od moře je vidět celý úsek hor, který jsme prošli. Okruh s odbočkami v terénu s kamenitou cestou měřil 21 km s převýšením 1 502 metrů nahoru i dolů.

Čtvrtek 31. 7. 2025. Loučíme s mořem. Na pláži jsou zbytky věže Večka Kula. Byla postavena Benáťany, jako součást opevnění proti Turkům. Stojí na strategickém místě, aby

se daly sledovat lodě v celém Podvelibitském průlivu. Znovu obdivujeme

vy Rab, Krk a další, opět jsou na obzoru v mlze vidět Apeniny. Po vedlejší

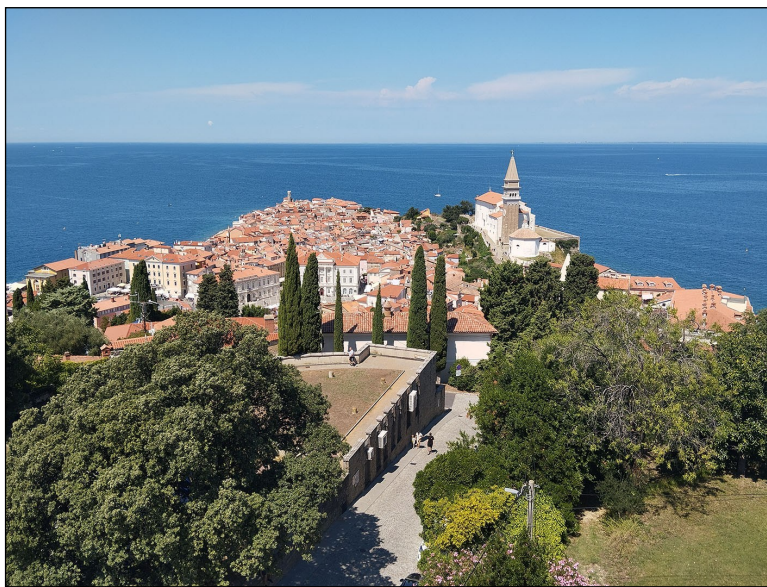


Veliki Rujnik—výhledy

z moře vrcholky, které jsme prošli včera. Výrazný je zvláště vrchol Vidakov Kuk ve tvaru slona.

Putujeme dál Favoritem podél pobřeží směr Stinica. Zde končí dlouhý ostrov Pag a navazuje na něj

potkali jsme i cyklistu. Nad námi je vyšší hřeben, většinou lesnatý. S krátkými zastávkami na výhledy dojíždíme do horské vesnice Breze. Necháváme tu auto a vydáváme se na vyhlídkový vrchol Veliki Rujnik



Piraň z bradeb

ostrov Ráb. Ve Stinici je trajekt na tento ostrov. Kousek od přístavu se koupeme v divokých plážích.

Podél moře jedeme do městečka Senj a odtud pokračujeme pobřežními horami. Vystoupali jsme na sedlo Vrátnik (700 mnm). Cestu nám trochu komplikoval kamion, který nám vjel do cesty na kruhovém objezdu. Ze sedla je krásný výhled na ostro-

(907 mnm). Vede na něj modrá turistická značka. Rozcestník jsme nenašli, značení je poměrně mizerné, značky nejsou pásové, ale modré body v bílém kruhu. Obnovu značení tu asi dlouho nikdo neprováděl. Je velký rozdíl mezi bohatým pobřežím a chudými vesnicemi v horách. To je vidět na první pohled.

Cesta na Veliki Rujnik nám trvala asi hodinku s překrásnými výhledy

na hory, moře a ostrovy. Žene se přeháňka, která trochu komplikuje návrat k autu. Ubytování jsme si objednali u moře v Opatii nedaleko Rijeky. To už je na Istrijském poloostrově. Jedeme vnitrozemím směr Bater, Bribir, Grizane Belgrad, Bakar, Rijeka, Opatia. Na kraji města jsme ještě nakoupili v supermarketu na večeri. Ve městě je docela problém zaparkovat. Jsou tu

SPŠ strojnická a SOŠ prof. Švejcara, Plzeň
Klatovská 109
301 00 Plzeň

Telefon: 371 510 811 - vrátnice
Fax: 371 510 825 - sekretariát
E-mailové adresy: viz web - Kontakty



www.spstrplz.cz

křivolaké úzké ulice plné aut. Takže nám trvalo trochu déle odstavit auto. Večer jdeme na luxusní pláž vedle přístavu. Jsou tu moderní a snobské hotely. Koupeme se mezi pevninou a ostrovy Krk a Kres. Celkem jsme dnes ujeli 231 km / celkem 1 970 km.

Pátek 1. 8. 2025. Ráno se jdeme vykoupat na pláž a pak vyjíždíme k horské chatě Planinarski dom Poklon ve výšce 922 mnm. Chata je uzavřená a ani nedaleké turistické informační centrum nejví známky života, ačkoliv okolní kopce jsou velmi hustě protkány značenými cestami. Ani výhled není takový, jaký jsme očekávali. Objevili jsme však, že silnice, po které budeme pokračovat, vede dál do sedla Veta Učka (953 mnm) a nad ní je skála Krog (996 mnm). To už bylo o něco lepší. Výhled na moře a na okolní hory stál za to.

Jedeme opět krajinou filmů o Vinnetouovi a Old Shatterhandovi. Ve filmech si zahrála železniční trať, ke které jsme sjeli. Vede z horské vesnice Vranja napříč poloostrovem Istria směrem na Buzet a dále do Slovinska. Sledujeme trať až do Buzetu a přes hraniční přechod Božane pokračujeme do Slovinska. Přes přístavní město Koper se dostáváme do historického města Piraň. Nechceme ve Slovinsku platit předraženou dálnici, ale tady mají neplacený úsek, tak jsme toho využili. Neplacené parkoviště v Pirani asi neseženeme a tak pakujeme u obchodu

Mercator. Do centra, na špičku mysu, to máme asi 2,5 km.

Slovinsko má poměrně krátký přístup k moři v Terstském zálivu, po pobřežní silnici je to asi 35 km od hranice s Itálií po hranici s Chorvatskem. U moře je velký přístav Koper a historické město Piraň.

Piraň je často označována za nejkrásnější město Slovinska. Byl součástí Rakouska-Uherska. Okouzluje starobylým přístavem, stísněnými kamennými uličkami i krásnou promenádou podél pobřeží. Jsou tu krásné výhledy na moře, protože leží na ostrém mysu. Terén je v Piranu hodně členitý a ulice stísněné, proto v centru nelze nenarazit na auta (kromě zásobování). I místní parkují ještě před branami města. A to je jeden z důvodů, proč má Piraň tak neuvěřitelně klidnou atmosféru.

Historie Piraně je pevně spjata s těžbou mořské soli. Počátek solinářství ve Slovinsku sahá až do 14. století. Jedná se o nejseverněji položené soliny Středozemního moře. Nejrozsáhlejší slovinské soliny – Sečoveljske soline – se nacházejí jižně od Piranu. V jejich severní části se každoročně vytěží zhruba dva tisíce tun soli. Velkou část solin dnes pokrývá přírodní a ptáčí rezervace, která je turistům přístupná. V jednom z těžářských domků najdete také muzeum těžby soli. Po celém slovinském pobřeží lze koupit jako suvenýr výrobky značky Piranske soline – sůl, solný květ, koupelové soli i různé produkty s příměsí slovinské mořské soli. V Pirani je obchůdek Piranských solin přímo na Tartiniho náměstí v domě Benečanka.

Nejprve navštívujeme městské hradby, které jsou vedle fotbalového stadionu. Z věží, ale i s ochozu mezi nimi je krásný výhled na město i moře a také do nedaleké Itálie směrem k městu Terst.

Původně hradby měřily asi 2 km, dodnes dochovalo přibližně 200 metrů. Dokončeny byly v letech 1470 až 1534. Opevnění nejstarší části města (Punta) bylo vybudováno zřejmě již v 7. století. Součástí hradeb je brána Rašporska vrata.

© 2025 pro školní zpravodaj (pokračování příště)

Citace:

Jeskyně Manita

oficiální stránky NP Paklenica

Jméno hesla Manita Peč, odkaz: <https://www.np-paklenica.hr/en/what-to-visit-en/manita-pec-cave-en>
Piraň

www stránky: Co vidět v nejkrásnějším městě Slovinska

Jméno hesla: Poran Slovinsko, odkaz: <https://www.objevuj-slovinsko.cz/piran/>