LA NAVE DALMATA CHE NON VUOLE ARRENDERSI

del popolo
la Voce
in più
dalmazia
www.lavoce.hr
Anno 22 • n. 200
sabato, 12 settembre 2026

HRVOJE JELAVIĆ/PIXSELL

A CAUSA DEI COSTI ESORBITANTI DEL PROGETTO LA REGIONE DI SEBENICO E DI KNIN HA DESISTITO DALL'IDEA DI TRASFORMARE IL TRAGHETTO TIJAT IN UN MUSEO ITINERANTE GALLEGGIANTE. IL NUOVO PROPRIETARIO HA ANNUNCIATO UNA NUOVA VITA PER L'UNITÀ ENTRATA NEL CUORE DELLE PERSONE

SPORT

Una terra fucina di campioni

Luka Modrić, Ivan Perišić e Dominik Livaković sono soltanto alcuni tra i grandi campioni nati in Dalmazia ad aver contribuito a rendere la nazionale croata di calcio una delle più forti degli ultimi anni.

4|5

MOSTRE

In piroscafo da Trieste alla Dalmazia

Al Museo marittimo croato di Spalato è stata presentata una mostra incentrata sulla storia del Lloyd Austriaco, la società di navigazioni più importante dell'Impero Asburgico, fondata a Trieste nel 1836.

6|7

FOTOPAGINA

Curzola, la città a forma di lisca di pesce

La città di Curzola (Korčula) sull'omonima isola dalmata custodisce intatto il fascino delle antiche repubbliche marinare. Vista dall'alto, la sua struttura svela un aneddoto urbanistico affascinante.

8

NAVI

di Krsto Babić

TIJAT, LA NAV

LO STORICO TRAGHETTO CHE PER DECENNI HA COLLEGATO LE ISOLE DELLA DALMAZIA CENTRALE ALLA TERRAFERMA NON DIVENTERÀ UN MUSEO ITINERANTE. LA REGIONE DI SEBENICO E KNIN HA DESISTITO DA UN PROGETTO GIUDICATO TROPPO COSTOSO PER LE TASCHE DEI CONTRIBUENTI

Scheda tecnica

Cantiere navale: Brodosplit di Spalato
Impostazione: 1954
Varo: 1955
Lunghezza: 37,7 metri (fuori tutto)
Larghezza: 7 metri
Pescaggio: 2,46 metri
Propulsione: Sulzer 6TW24
Eliche: 1
Velocità: 11 nodi
Equipaggio: 6 persone
Capacità passeggeri: fino a 300 persone

Il leggendario battello passeggeri Tijat, per quasi settant'anni anima e cuore del Canale di Sebenico, è stato venduto di recente dalla Regione di Sebenico e Knin alla società SANTO COVE d.o.o. di Imotski per 20mila euro. Naufragata definitivamente l'ambiziosa idea di trasformarlo in un museo galleggiante a causa dei costi insostenibili di restauro e manutenzione, il destino dello scafo ha rischiato di trasformarsi in una dolorosa demolizione. Al secondo tentativo d'asta, la vendita ha evitato il peggio: sebbene la cifra sia inferiore alla stima iniziale di mercato (circa 44mila euro), l'operazione ha salvato il battello dall'abbandono e dal ferrovecchio, ponendo le basi per una nuova vita commerciale che promette di rispettare l'immenso legame emotivo dei sebenicensi e degli isolani verso quella che tutti chiamano "la nave con l'anima".

L'ultimo approdo

Ci sono navi fatte di ferro, bulloni e calcoli ingegneristici, destinate a consumare i propri giorni nell'indifferenza delle rotte commerciali. E poi ci sono navi che, nel corso dei decenni, smettono di essere semplici mezzi di trasporto per trasformarsi in veri e propri prolungamenti della terraferma, custodi silenziosi delle esistenze umane che vi si incrociano a bordo. Per la Dalmazia centrale, e in particolare per l'arcipelago di Sebenico, questa seconda categoria ha un nome preciso, impresso sulla lamiera a lettere capitali: TIJAT.
Costruito nell'ormai lontano 1955 nei Cantieri navali spalatini (Brodosplit), il piccolo battello passeggeri (non raggiunge i 38 metri di lunghezza), ha solcato le acque dell'Adriatico per sessantotto lunghi anni, resistendo alle tempeste del mare e ai mutamenti della storia. Ha cambiato nome – nato come Ohrid, ribattezzato nel 1991 in Hrid e infine (dal 1997) Tijat, come l'isola (Diat in italiano) disabitata che protegge le acque di Provicchio (Prvić) e Zlarino/Zlarina/Slarino (Zlarin) – ma non ha mai cambiato la propria vocazione: unire le persone. Su quel ponte di legno e tra il rombo sordo dei suoi vecchi motori si è vissuto, si è goduto il sole dell'estate, ci si è innamorati, si è celebrato e si è pianto. È stato il cordone ombelicale degli isolani, il mezzo che portava i bambini a scuola, i giovani al primo lavoro e gli anziani alle visite sulla terraferma. Per questo, quando la sirena della Tijat ha suonato l'ultimo viaggio prima del pensionamento forzato decretato dalla flotta della compagnia armatroriale Jadrolinija di Fiume, un'intera comunità ha sentito il bisogno di scendere sulla riva di Sebenico per accarezzare un'ultima volta quella fiancata.

Il sogno spezzato

La storia recente della Tijat sembrava aver preso la via del riscatto istituzionale. Nel 2023, mossa dalle proteste e dalla spinta di un gruppo di storici appassionati ed entusiasti locali – riuniti sotto lo storico vessillo del gruppo "Tijat nel cuore" (Tijat u srcu) –, la Regione di Sebenico e Knin aveva deciso di intervenire. Sborsando 35mila euro, l'amministrazione regionale aveva rilevato lo scafo dalla Jadrolinija con un obiettivo nobilissimo: sottrarlo allo smantellamento e trasformarlo in un museo galleggiante e in nave scuola. Nelle intenzioni originarie del team guidata dall'allora presidente della Regione, Marko Jelić, il traghetto sarebbe dovuto essere trasformato in un centro interpretativo itinerante capace di unire i vari poli museali della costa e delle isole, mantenendo intatto l'antico splendore e offrendo ai turisti e ai residenti un viaggio vivo nella memoria marittima dalmata.
I sogni della politica e della popolazione hanno dovuto però fare i conti con la dura realtà dei bilanci pubblici. Con il passare dei mesi e il prolungarsi della sosta forzata presso la banchina dell'ex area industriale TEF (Fabbrica di elettrodi e ferroleghe, in croato Tvornica elektroda i ferolegura), le perizie tecniche hanno evidenziato uno scenario impietoso.
I costi per l'adeguamento strutturale alle moderne norme di sicurezza della navigazione e le spese per il restauro completo dei motori e degli spazi interni si sono rivelati astronomici, ben superiori alle reali capacità di spesa della Regione.
Alla fine dello scorso anno, la giunta regionale ha dovuto alzare bandiera bianca, dichiarando l'impossibilità di procedere con il progetto del museo e annunciando la decisione di mettere in vendita l'unità. Per Sebenico è stato un colpo durissimo: il timore che la Tijat finisse nelle mani di qualche demolitore senza scrupoli, pronto a ridurlo in un cumulo di rottami ferrosi in qualche cantiere di smantellamento secondario, è diventato una certezza quasi matematica.

La vendita all'incanto

La procedura amministrativa per la vendita del battello si è trasformata in un piccolo giallo burocratico. Il primo bando di gara, pubblicato all'inizio del 2026 con un prezzo di partenza fissato sulla base di un elaborato tecnico a 44.900 euro, si è concluso con un nulla di fatto. Nessun acquirente si è presentato al tavolo della Regione, confermando che il valore teorico stimato sulla carta non corrispondeva alla reale attrattiva di un vecchio scafo fermo da tempo, gravato da pesanti vincoli di gestione e manutenzione.
Di fronte al rischio di vedere la nave marcire sulla banchina, accumulando costi continui per le tasse portuali, l'ormeggio e le necessarie coperture assicurative, la Regione ha dovuto riaprire i termini con un secondo avviso pubblico. Questa volta, la commissione incaricata di valutare le offerte, riunitasi a metà luglio 2026, ha registrato l'arrivo di tre proposte d'acquisto, tutte giudicate formalmente valide. Seguendo il criterio del prezzo più alto, l'amministrazione regionale guidata dal nuovo presidente Paško Rakić ha firmato la delibera ufficiale di vendita a favore della società SANTO COVE d.o.o., con sede a Imotski, per una cifra finale di 20mila euro (più IVA).
La decisione di accettare una somma inferiore alla metà del valore stimato inizialmente è stata ampiamente giustificata dagli uffici tecnici della Regione in un dettagliato documento allegato alla delibera. In termini puramente economici, continuare a insistere su una valutazione fuori mercato avrebbe significato danneggiare il patrimonio pubblico, spendendo fondi dei contribuenti per mantenere un relitto che il tempo e gli agenti atmosferici avrebbero inesorabilmente degradato, riducendone ulteriormente il valore residuo. La vendita, per quanto al ribasso, ha rappresentato la scelta più razionale per salvaguardare le finanze locali e chiudere una partita gestionale diventata insostenibile.

La macchina che brontola

Nonostante l'amarezza per il mancato museo pubblico, la conclusione della vicenda lascia aperto uno spiraglio di profonda speranza. Nel bando di vendita, la Regione di Sebenico e Knin ha inserito clausole stringenti per tutelare l'identità storica del mezzo. Il nuovo acquirente non solo dovrà impegnarsi a mantenere, per quanto possibile, lo scafo nel suo assetto originale, ma dovrà garantire che la Tijat possa tornare a ormeggiare sulla riva di Sebenico diverse volte all'anno in occasione di manifestazioni pubbliche, rassegne storiche o eventi di promozione culturale legati alla comunità locale.
La società acquirente ha confermato di non voler trasformare la nave in un semplice ammasso di metallo da riciclare. Al contrario, l'intenzione dichiarata è quella di investire risorse private per rimettere in sesto l'unità, garantendole una seconda giovinezza commerciale che ne rispetti il passato.
Per gli attivisti del gruppo "Tijat nel cuore", guidati da Saša Jurat (l'ultimo comandante della nave), la notizia rappresenta comunque una parziale vittoria. L'importante, per chi ha speso quasi un decennio a scrivere lettere, organizzare petizioni e sensibilizzare le istituzioni, è che la Tijat continui a galleggiare e a vivere.

"Noi anziani abbiamo i nostri sogni", ha raccontato Jurat con gli occhi lucidi ricordando il nonno e il padre che su quel ponte avevano lavorato per una vita intera. "Il mio sogno era vedere la nave splendere ancora, sentire di nuovo il rumore del suo motore. Per noi quel brontolio costante non è mai stato rumore, era una musica dolce, la colonna sonora della nostra infanzia". Ora la palla passa ai privati, sotto lo sguardo attento di una città che non permetterà speculazioni sul proprio passato. La morsa del tempo per ora si è allentata e la Tijat non morirà in un cantiere di demolizione, ma continuerà a raccontare la sua storia di amore e di mare a chiunque sappia ancora ascoltare la voce delle vecchie navi dalmate.

HRVOJE JELAVIC/PIXSELL

DUSKO JARAMAZ/PIXSELL

E CON L'ANIMA

DUSKO JARAMAZ/PIXSELL

DUSKO JARAMAZ/PIXSELL

DUSKO JARAMAZ/PIXSELL

DUSKO JARAMAZ/PIXSELL

Il ponte sole della Tijat, un luogo nel quale sono sbocciati innumerevoli amori

SPORT

di Igor Kramarsich

SE LA NAZIONALE CROATA DI CALCIO È UNA DELLE PIÙ FORTI AL MONDO IL MERITO È ANCHE DEI GIOCATORI PROVENIENTI DALLA DALMAZIA

FUCINA DI CAMPIONI

Luka Modrić non

Quando si parla di Croazia ai Mondiali, il primo pensiero corre inevitabilmente ai tre podi, di cui due consecutivi, che hanno reso i Vatreni una delle nazionali più rispettate del pianeta. Tutto comincia nel 1998, alla prima partecipazione della Croazia indipendente. In Francia la squadra di Miroslav Blažević arriva a sorpresa fino alla semifinale, salvo poi arrendersi ai futuri campioni padroni di casa, e si consola travolgendo 3-0 l'Olanda nella finale per il terzo posto, con Davor Šuker che si laurea capocannoniere del torneo. Vent'anni dopo, in Russia, la generazione di Modrić, Rakitić e Mandžukić scrive la pagina più bella della storia calcistica croata. Tre turni consecutivi superati ai supplementari o ai rigori (Danimarca, Russia, Inghilterra) portano i Vatreni fino alla finale contro la Francia di Mbappé, persa 4-2 ma capace comunque di consegnare a Modrić il Pallone d'Oro. In Qatar, nel 2022, arriva un altro terzo posto, con l'eliminazione del Brasile ai rigori grazie alle parate di Dominik Livaković tra i momenti più iconici del torneo.

Con questi precedenti, la Croazia si è presentata ai Mondiali 2026 negli Stati Uniti, in Canada e in Messico da settima partecipazione assoluta, guidata ancora da Zlatko Dalić e dal suo capitano di sempre, Luka Modrić, ormai quarantenne. Il cammino nel Gruppo L si apre nel peggiore dei modi, contro l'Inghilterra la difesa croata soffre e cede 4-2, nonostante il momentaneo pareggio firmato da Martin Baturina e la rete di Petar Musa in pieno recupero di primo tempo. La squadra di Dalić si rialza subito nella sfida successiva contro Panama, decisa nella ripresa da un guizzo di Ante Budimir su assist di Josip Stanišić. Una vittoria di misura, ma pesantissima, arrivata nella stessa serata in cui Modrić ha tagliato il traguardo delle 200 presenze in nazionale, festeggiato dai compagni con una maglia celebrativa. Nell'ultima giornata, contro il Ghana già qualificato, la Croazia si impone 2-1 grazie ai gol di Petar Sučić, su assist di Mateo Kovačić, e di Nikola Vlašić, che di testa sfrutta un corner pennellato proprio da Modrić dopo aver colpito un palo nel primo tempo; il momentaneo pareggio ghanese porta la firma di Luckassen. Il secondo posto nel girone, alle spalle dell'Inghilterra, vale l'accesso ai sedicesimi contro il Portogallo di Cristiano Ronaldo.

La sfida di Toronto, giocata il 3 luglio al Toronto Stadium. La Croazia passa in vantaggio al 53' con Ivan Perišić, lasciato tutto solo sul secondo palo da un cross di Stanišić, ma il Portogallo pareggia poco dopo su rigore trasformato da Ronaldo. Nel finale, dopo un recupero infinito di quasi venti minuti e diverse reti annullate dal VAR su entrambi i fronti (compreso un gol di Josko Gvardiol cancellato per fuorigioco al 103'), è Gonçalo Ramos, a firmare il gol partita di testa al 94', su cross di Rafael Leão. Finisce 2-1 per il Portogallo, che vola agli ottavi contro la Spagna, mentre la Croazia saluta il Mondiale tra le lacrime, con Modrić che consola un Kovačić visibilmente commosso a bordo campo. All'interno di questa lunga storia di successi, la Dalmazia ha sempre avuto un ruolo speciale. Ancora una volta Zara, Spalato e Sebenicco hanno dato giocatori importanti alla nazionali. Ecco i loro ritratti.

Un portiere e due marcatori

Nato a Zara il 9 gennaio 1995, **Dominik Livaković** è maturato calcisticamente tra la sua città natale e Zagabria. Cresciuto nelle giovanili dello Zara, si trasferisce al settore giovanile della Dinamo Zagabria, che lo acquista definitivamente e lo gira in prestito al NK Zagreb tra il 2015 e il 2016. Tornato alla Dinamo, ne diventa progressivamente il portiere titolare, contribuendo a numerosi campionati e coppe nazionali vinti e mettendosi in mostra anche nelle coppe europee, fino alla clamorosa cavalcata di Europa League del 2020/21 con la Dinamo capace di eliminare il Feyenoord e arrivare ai quarti di finale. Nell'estate del 2023 si trasferisce al Fenerbahçe, in Turchia, per poi tornare in prestito alla Dinamo Zagabria nel gennaio 2026, dopo una parentesi anche a Girona. In nazionale, Livaković ha conquistato il posto da titolare diventando uno dei portieri più discussi e più decisivi delle ultime due rassegne iridate. Agli ottavi di Qatar 2022 pareggiò il record di rigori parati in una serie mondiale contro il Giappone, e proseguì la sua marcia fino alla clamorosa eliminazione ai rigori del Brasile nei quarti di finale, prima del terzo posto conquistato dalla Croazia. Ai Mondiali del 2026 è stato ancora una volta il portiere di riferimento della squadra di Dalić, schierato titolare in tutte e quattro le partite della spedizione, dal KO d'esordio contro l'Inghilterra fino all'eliminazione contro il Portogallo, senza mai perdere il posto nonostante la concorrenza interna vissuta negli ultimi anni.

Anche **Luka Modrić** è nato a Zara, il 9 settembre 1985. Cresciuto tra le difficoltà della guerra, che colpì duramente la sua famiglia, Modrić si è formato calcisticamente tra la Dinamo Zagabria (con le parentesi in prestito allo Zrinjski di Mostar e all'Inter di Zaprešić), prima di sbarcare in Premier League al Tottenham nel 2008. Il salto definitivo arriva nel 2012, quando il Real Madrid lo acquista per farne il metronomo del centrocampo di Zidane e Ancelotti. Sei Champions League vinte, innumerevoli trofei nazionali e un Pallone d'Oro nel 2018 fanno di lui uno dei più grandi centrocampisti della storia del calcio. Nell'estate del 2025, dopo tredici stagioni a Madrid, Modrić ha scelto una nuova avventura in Serie A, accettando la proposta del Milan.

Con la maglia della Croazia, Modrić è il record-man assoluto di presenze, avendo debuttato nel marzo 2006 e avendo raggiunto, proprio nel corso di questo Mondiale, la storica soglia delle 200 partite in nazionale, festeggiata durante la vittoria contro Panama. Ai Mondiali 2026 ha disputato la sua quinta edizione, la stessa quota di partecipazioni di Cristiano Ronaldo, vent'anni dopo l'esordio a Germania 2006, restando il leader silenzioso e instancabile della squadra e sfiorando anche il record di età per un assist in un Mondiale, fornito proprio nella sfida decisiva contro il Portogallo. La partita dei sedicesimi contro i lusitani, giocata da titolare e chiusa con un'ammonizione al 59', è stata la sua 202ª presenza in nazionale ed è considerata con ogni probabilità l'ultima a livello iridato, forse anche l'ultima in assoluto con la maglia a scacchi, anche se nulla è stato ufficializzato sul suo futuro.

Ivan Perišić è nato a Spalato il 2 febbraio 1989 e si è formato calcisticamente nel vivaio dell'Hajduk, prima di emigrare giovanissimo in Francia, al Sochaux, e poi in Belgio, dove il prestito al Roeselare e il successivo trasferimento al Club Brugge lo lanciano definitivamente, tanto da fargli vincere il titolo di miglior calciatore del Belgio nel 2011. Da lì la carriera di Perišić prende quota rapidamente. Passa al Borussia Dortmund, dove vince subito un campionato tedesco, poi al Wolfsburg, quindi l'Inter, con cui resta legato per anni vincendo uno scudetto e una Supercoppa italiana, con una parentesi in prestito al Bayern Monaco che gli vale la conquista di un triplete. Nel 2022 firma per il Tottenham, per poi tornare a sorpresa nel suo Hajduk nel 2024 e infine accasarsi al PSV Eindhoven, con cui ha vinto campionato e supercoppa olandese.

In nazionale, Perišić è stato uno dei protagonisti della cavalcata fino alla finale di Russia 2018, dove ha segnato in semifinale contro l'Inghilterra fornendo anche un assist decisivo, e ha lasciato il segno pure nel percorso di Qatar 2022. Ai Mondiali 2026, ormai trentasettenne, è rimasto un titolare fisso sulla fascia sinistra della difesa a quattro di Dalić, e nella sfida più importante della spedizione, quella dei sedicesimi contro il Portogallo, è stato lui a sbloccare il match al 53' con un preciso colpo di testa su cross di Stanišić, portando la Croazia avanti prima

Da questa stagione Duje Ćaleta-Car gioca in Serie A con la maglia del Sassuolo

MARTY JEAN-LOUIS/SIPA USA/PIXSELL

LUKA STANZL/PIXSELL

Dominik Livaković è il custode della porta croata

IGOR KRALJ/PIXSELL

solo è il capitano, ma anche il giocatore più forte della Croazia

IGOR SOBAN/PIXSELL

Uno scatto di Luka Vušković

JC RUIZ/SIPA USA/PIXSELL

Nikola Vlašić in procinto di calciare un traversone

della rimonta lusitana firmata da Ronaldo e Gonçalo Ramos. Un gol pesante, arrivato in una delle notti più intense della carriera dello stesso Perišić, ammonito peraltro nel finale della sfida.

La scuola spalatina

Oltre a Perišić, Spalato ha regalato alla nazionale croata di questi Mondiali altri quattro convocati, a testimonianza della straordinaria scuola calcistica della città dalmata. **Nikola Moro**, nato a Spalato il 12 marzo 1998, ha iniziato a giocare nelle giovanili del piccolo club di Solin prima di trasferirsi giovanissimo nel settore giovanile della Dinamo Zagabria, con cui ha vinto quattro campionati e due coppe nazionali. Nel 2020 si è trasferito alla Dinamo Mosca, per poi approdare in Serie A nel 2022, dapprima in prestito e poi a titolo definitivo dal 2023, al Bologna, club con cui ha conquistato una Coppa Italia. Il suo esordio in nazionale maggiore risale al marzo 2022, in un'amichevole contro la Bulgaria, dopo un lungo percorso nelle selezioni giovanili croate. Ai Mondiali 2026 Moro ha fatto parte della rosa a disposizione di Dalić come centrocampista di scorta, senza scendere in campo nelle quattro partite della spedizione statunitense.

MARKO LUKUNIC/PIXSELL

Kristijan Jakić è considerato uno dei giocatori più duttili della nazionale a scacchi

Nikola Vlašić, nato a Spalato il 4 ottobre 1997 in una famiglia di sportivi (il padre Joško è stato decatleta, la sorella Blanka campionessa del mondo di salto in alto), è cresciuto nel vivaio dell'Hajduk prima di trasferirsi all'Everton nel 2017. Dopo un prestito e poi un trasferimento definitivo al CSKA Mosca, dove si è consacrato tra i migliori trequartisti dell'est Europa, è tornato in Premier League al West Ham, per poi passare in prestito e infine a titolo definitivo al Torino, club di cui è diventato vice-capitano. Con la nazionale croata, Vlašić è stato tra i grandi protagonisti della fase a gironi 2026: dopo aver colpito un palo nel primo tempo, ha segnato il gol decisivo di testa all'83' contro il Ghana su assist di Modrić, risultato che ha permesso alla Croazia di qualificarsi come seconda del girone. È stato titolare anche nella sfida dei sedicesimi contro il Portogallo, uscendo nel finale per l'ingresso di Gvardiol.

Kristijan Jakić, nato a Spalato il 14 maggio 1997, ha una storia calcistica più defilata rispetto ai compagni di città. Cresciuto tra Imotski e il settore giovanile del RNK Split di Spalato, ha esordito da professionista proprio con la squadra spalatina prima di passare alla Lokomotiva Zagabria e poi alla Dinamo Zagabria nel 2020. Da lì il salto in Bundesliga, prima in prestito e poi a titolo definitivo all'Eintracht Francoforte, con cui ha totalizzato oltre cinquanta presenze in campionato, fino al trasferimento nel 2024 al FC Augsburg, club con cui gioca tuttora. Duttile centrocampista difensivo capace di adattarsi anche come difensore centrale o terzino destro, Jakić ha debuttato in nazionale maggiore nel 2021 ed era già stato convocato per i Mondiali 2022 in Qatar, chiusi con il terzo posto. Ai Mondiali 2026 ha fatto parte della rosa croata come jolly difensivo a disposizione di Dalić, restando in panchina nelle gare dei sedicesimi contro il Portogallo.

Luka Vušković, il più giovane di questa nutrita rappresentanza spalatina, è nato a Spalato il 24 febbraio 2007. Cresciuto nel vivaio dell'Hajduk ha stabilito diversi record di precocità. Più giovane calciatore croato a giocare e a segnare in UEFA Youth League, e più giovane marcatore nella storia ufficiale dell'Hajduk, trovando il gol in Coppa di Croazia a soli 16 anni e cinque giorni. Dopo aver vinto la Coppa di Croazia con la maglia dei bianchi, si è trasferito nell'estate 2025 al Tottenham per circa 11 milioni di euro, passando quasi subito in prestito all'Amburgo in Bundesliga, dove ha debuttato da titolare contro il Bayern Monaco. Difensore centrale dal fisico imponente (193 centimetri), Vušković ha debuttato in nazionale maggiore nel 2025 ed è stato inserito nella rosa dei convocati della Croazia per i Mondiali 2026, il più giovane della spedizione, rimanendo a disposizione di Dalić come alternativa in difesa senza scendere mai in campo nel torneo.

Il gigante di Sebenico

Duje Ćaleta-Car (da questa stagione in forza al Sassuolo) è nato a Sebenico il 17 settembre 1996 e ha iniziato la carriera nel club della sua città, lo Šibenik, prima di passare in Austria, al Pasching e poi al Red Bull Salisburgo, con cui ha vinto quattro campionati e tre coppe nazionali austriache. Nel 2018 il grande salto in Ligue 1, al Marsiglia, per una cifra intorno ai 19 milioni di euro. Con l'OM ha raggiunto la finale di Europa League 2018 e ha totalizzato oltre cento presenze in campionato. Nel 2022 si è trasferito in Premier League al Southampton, per poi passare in prestito e infine a titolo definitivo al Lione, club con cui è attualmente sotto contratto pur avendo giocato la scorsa stagione in prestito alla Real Sociedad, in Liga spagnola. Difensore centrale possente, alto 193 centimetri, Ćaleta-Car ha esordito in nazionale maggiore nel 2018 e ha fatto parte della spedizione del terzo posto ai Mondiali 2022 in Qatar, pur senza scendere mai in campo. Anche ai Mondiali 2026 ha ricoperto il ruolo di difensore centrale di scorta nella retroguardia di Dalić, restando a disposizione dalla panchina nelle quattro partite della Croazia, compresi i sedicesimi contro il Portogallo.

Il timbro quarnerino

Chiude questa rassegna **Martin Erlić**, nato a Zara, il 24 gennaio 1998. Cresciuto calcisticamente in un piccolo club vicino al villaggio natale di Tinj, è stato notato dalla Dinamo Zagabria a dodici anni e ha proseguito il proprio percorso di formazione al Rijeka, prima di trasferirsi in Italia, a 16 anni, tra le giovanili di Parma e Sassuolo. Ha giocato per il Südtirol e ha contribuito alla storica promozione in Serie A de La Spezia, per poi tornare al Sassuolo nel 2021. Nel 2024 si è trasferito al Bologna, con cui ha vinto una Coppa Italia, prima di accettare nell'estate 2025 una nuova avventura in Danimarca, al Midtjylland. Difensore centrale dal fisico importante, alto 192 centimetri, Erlić ha debuttato in nazionale nel 2022 ed è stato parte del gruppo che ha conquistato il terzo posto ai Mondiali in Qatar quello stesso anno. Anche ai Mondiali 2026 ha rappresentato una delle alternative difensive nella rosa di Dalić, senza però trovare spazio dal primo minuto nelle quattro partite disputate dalla Croazia, fino all'eliminazione contro il Portogallo.

Al netto dell'amarezza per un'eliminazione arrivata solo al 94' contro il Portogallo, questi Mondiali 2026 hanno confermato ancora una volta quanto la Dalmazia continui a essere una fucina inesauribile di talento per il calcio croato.

GORAN STANZL/PIXSELL

Le reti di Ivan Perišić spesso si sono rivelate determinati

VJERAN ZGANEC ROGULJA/PIXSELL

Martin Erlić, nato in Dalmazia è maturato calcisticamente a Fiume

MOSTRE di Damiano Cosimo D'Ambra

AL MUSEO MARITTIMO DI SPALATO UNA SIMPATICA MOSTRA DI CARTOLINE COLLEZIONATE DA FRANE MIKELIĆ

Il Museo marittimo croato di Spalato ha proposto al pubblico la mostra "Da Trieste per la Dalmazia – I piroscafi del Lloyd Austriaco attraverso le cartoline della collezione di Frane Mikelić" (Iz Trsta za Dalmaciju – Parabrodi Austrijskog Lloyda kroz zbirku razglednica Frane Mikelića). L'esposizione (visibile ancora questo fine settimana) propone una vastità di documenti, cartoline, manifesti che illustra la storia della compagnia armatoriale triestina fondata il 2 agosto del 1836, che testimoniano la vita di un'armatrice che ha cambiato il volto della navigazione dell'Adriatico Orientale. Gli autori della mostra sono il direttore del Museo marittimo Ljubomir Radić, Branka Teklić e Gordana Tudor che si sono avvallsi dei materiali collezionati da Frane Mikelić; appassionato di cartografia e di navi a vapore, le cui memorabilia hanno trovato spazio in numerose pubblicazioni e che spesso i musei interpellano quando hanno bisogno di un parere sull'argomento.

L'Edito sulla navigazione

L'esposizione racconta al pubblico la storia della Lloyd a cominciare dalla sua fondazione voluta dalla monarchia asburgica, per rafforzare il proprio potere economico, politico e militare nell'Adriatico. Il 18 marzo del 1719 l'imperatore Carlo VI concesse la patente di porto franco a Trieste che divenne il principale emporio marittimo e centro portuale dell'Impero Asburgico. Tra la fine del XVIII secolo e gli inizi del XIX secolo il capoluogo giuliano divenne il centro di sviluppo e organizzativo per tutte la attività marittime dell'impero. Questa grande attività marittima fu disciplinata con l'Editto politico di navigazione mercantile del 1774. Un importante Codice marittimo che contemplava norme su come affrontare l'organizzazione delle attività portuali, ma anche disposizioni sulla formazione degli equipaggi, sul lavoro a bordo delle navi, sugli stipendi dei marittimi... Insomma, l'Edito affrontava tutte le questioni relative allo sviluppo e alle attività della navigazione lungo le coste dell'Adriatico.

In questo quadro storico nacque la Società del Lloyd Austriaco (Österreichischer Lloyd) sul modello dei Lloyd's di Londra. Molte compagnie di assicurazione, istituti finanziari e più di 100 investitori privati divennero cofondatori della società di navigazione. Tra questi i triestini Francesco Tadeo de Reyer, Giovanni Guglielmo Sartorio, il politico austriaco Karl Ludwig von Bruck... La compagnia divenne punto di riferimento per le notizie relative al commercio marittimo europeo e sulle possibili opportunità di mercato marittimo. Forniva informazioni sulle navigazioni dei piroscafi e delle imbarcazioni che navigavano nell'Adriatico. Pian pian a partire dal 1835 il Lloyd di Trieste acquistò i primi piroscafi a vapore. Alcuni furono costruiti nel cantiere navale tecnico triestino. I piccoli piroscafi a vapore con ruote in legno laterali portavano i nomi dei più importanti personaggi della dinastia asburgica. I primi due piroscafi riportavano alla prua i nomi dell'Arciduca Ludovico e dell'Arciduca Giovanni. Il 16 maggio del 1837 la vaporiera Arciduca Ludovico con 53 passeggeri salpò da Trieste per attraccare nel porto di Istanbul il 30 maggio.

Le prime vaporiere

Le linee marittime nell'Adriatico cominciarono a formarsi già dal 1817 quando la monarchia concesse alle compagnie nascenti il permesso di navigare in aree limitate con piccole tratte. La prima linea di navigazione fu introdotta nel novembre 1818 da Trieste a Venezia. Si svolgeva con il piroscafo Carolina, costruito a Napoli e comandato dall'americano John Allen residente a Trieste. Con la nascita del Lloyd la situazione della navigazione in Adriatico cambiò. I suoi dirigenti nei primi anni della Società ordinarono viaggi di prova sull'Adriatico, non solo per valutare le capacità marittime delle nuove navi, ma anche per istituire una linea di navigazione a vapore regolare lungo la costa orientale dell'Adriatico. La prima linea di navigazione con piroscafo a vapore lungo la costa dalmata fu inaugurata il 1° giugno del 1837. Venne impiegato il piroscafo Conte Kolowrat, al comando del capitano Petar Kunić. La nave percorse 700 miglia da Trieste a Cattaro in 80 ore.

Il palazzo

Il Lloyd ebbe subito un sussidio statale per la linea Trieste-Venezia e per la Trieste-Cattaro. La crociera da Trieste a Cattaro durava cinque giorni. Gli scali nei porti dalmati all'epoca non erano attrezzati né progettati per l'attracco di navi di grosse dimensioni (per gli standard dell'epoca). In alcuni casi i piroscafi del Lloyd Austriaco erano costretti a gettare l'ancora al largo. Per far scendere a terra i passeggeri, ovvero per far imbarcare i nuovi viaggiatori l'equipaggi usava delle piccole lance o scialuppe a prescindere dalle condizioni meteorologiche. L'evolversi e l'affermarsi della Società si rifletteva nella sontuosità della sua sede. Inizialmente il Lloyd era ospitata nella Palazzina Romano, in seguito nel 1843 la sede fu trasferita presso il Palazzo del Tergesteo. Infine il quartier generale venne trasferito in Piazza dell'Unità nel monumentale palazzo progettato da Heinrich von Ferstel. L'imponente edificio (adornato anche dall'allegoria dell'Intelligenza realizzata dallo scultore croato Ivan Rendić), che oggi ospita gli uffici della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, venne realizzato tra il 1880 e il 1883. Per i triestini il palazzo rappresentava un punto di riferimento non solo del potere marittimo, ma anche sociale e culturale. Al suo interno c'era la più grande sala di lettura di Trieste, nella quale a disposizione dei soci c'erano 147 quotidiani provenienti da tutto il mondo.

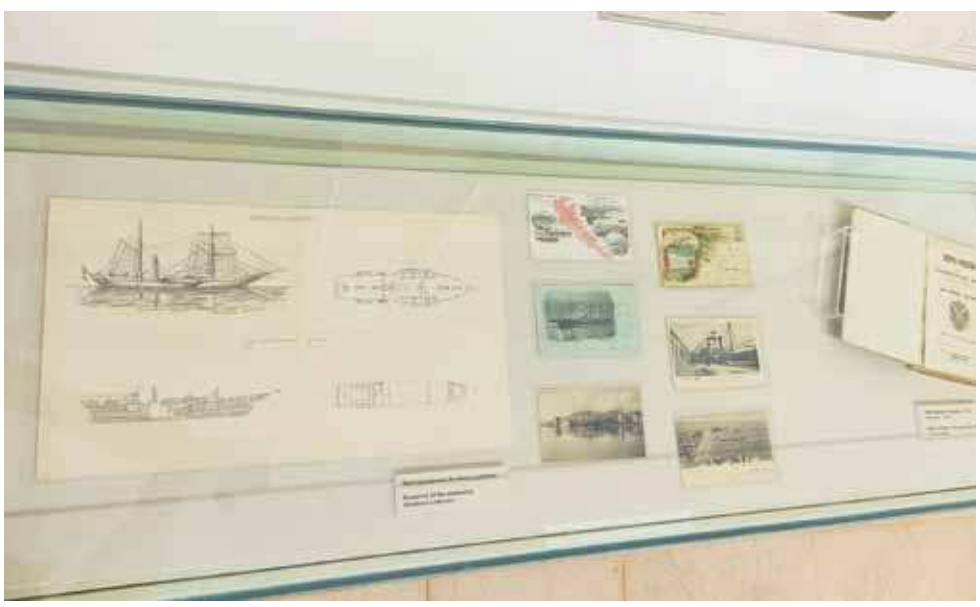
La lingua italiana

Tornando alla mostra, una vasta quantità di documenti, manifesti, cartoline scritte in italiano dimostra che la lingua italiana era onnipresente lungo tutta la costa orientale dell'Adriatico. Anche l'Annuario di Navigazione, pubblicato dal 1848 al 1925, era anch'egli scritto in italiano. Le pagine dell'Annuario sono una fonte storica preziosissima, in quanto contengono informazioni sugli affari marittimi, gli elenchi dei funzionari e del personale del Ministero del commercio, dell'industria e dei lavori pubblici, dei dipendenti degli uffici portuali, delle grandi navi costiere, velieri, piroscafi, le loro dimensioni, numero equipaggi e la loro capacità di carico dimensioni, i nomi degli ufficiali avevano superato gli esami professionali. Curiosamente, oltre all'Annuario di Navigazione stampato a Trieste nella tipografia del Lloyd tra il 1871 e il 1891 a Fiume venne pubblicato l'Annuario navale indipendente, in edizione bilingue (italiano e ungherese).

L'importanza della pubblicità

Nel 1842 Ferdinado concesse al Lloyd l'appalto di corriere postale. Le numerose cartoline esposte rappresentano le città dalmate (spesso con i nomi indicati in italiano) e molte sono scritte a mano in italiano. La pubblicità era un punto forte della Società, diffusa in campo internazionale con una attività di stampa molto efficace. Nei porti di sbarco dalmati gli agenti del Lloyd pubblicavano annunci pubblicitari sui piroscafi con informazioni sul numero dei passeggeri dei battelli, il prezzo dei biglietti e altre informazioni importanti per il viaggio. La pubblicità si basava su locandine e manifesti che dagli anni '80 dell'Ottocento vennero realizzati su commissione dalla Modiano, una delle tipografie più moderne e all'avanguardia dell'epoca. Le sale delle navi erano abbellite con manifesti, litografie, disegni e dipinti. Importanti artisti contribuirono alla realizzazione del materiale promozionale del Lloyd. Molti pittori viaggiarono in Dalmazia ritraendo paesaggi, città e panorami della costa. Con la fine della monarchia asburgica cessò di esistere anche il Lloyd Austriaco che il 28 novembre del 1918 si trasformò nella nuova compagnia "Lloyd Triestino".

DA TRIESTE ALLA CON IL LLOYD A U



DAMIANO COSIMO D'AMBRA

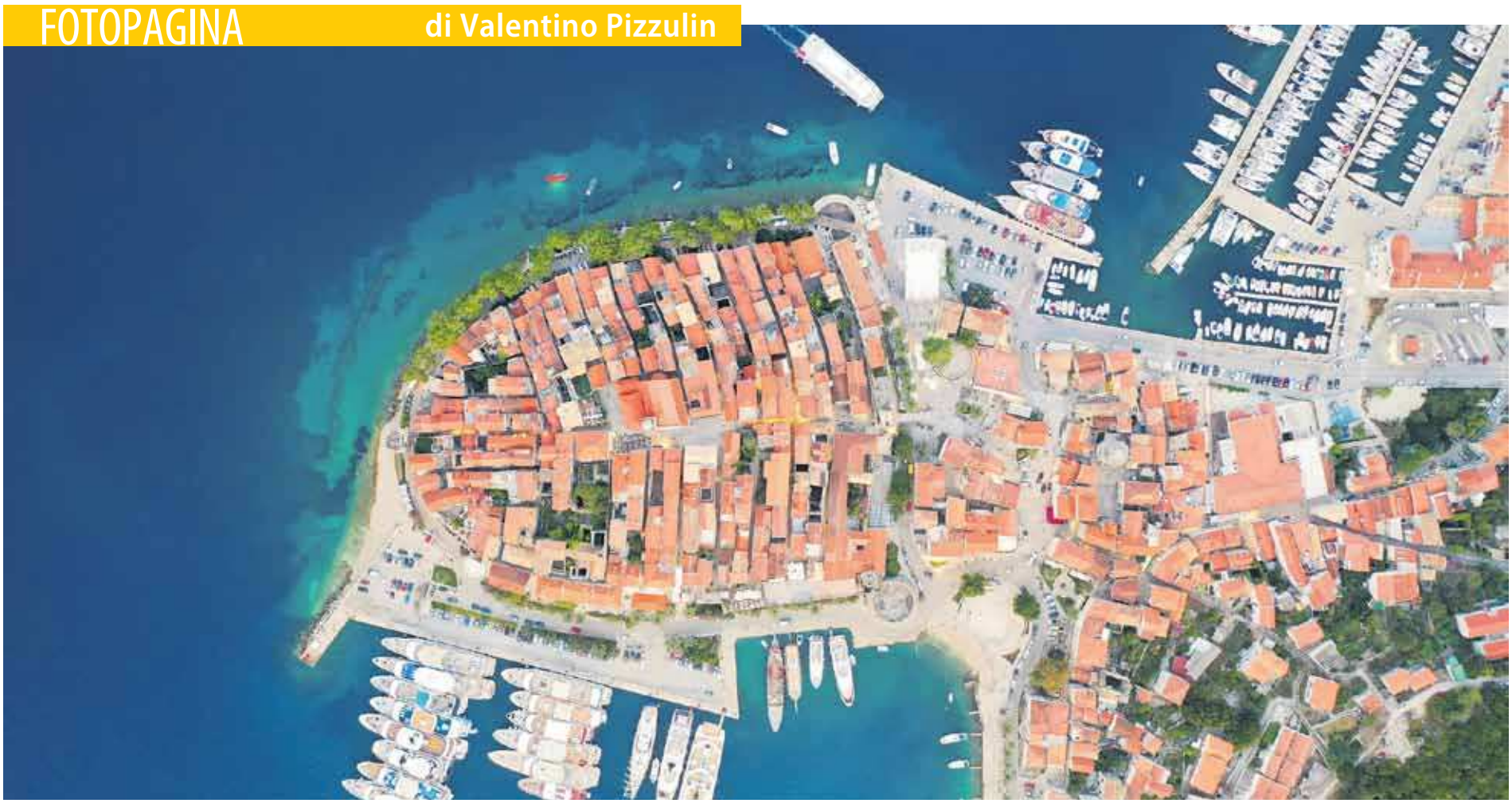
DAMIANO COSIMO D'AMBRA

DAMIANO COSIMO D'AMBRA

DALMAZIA LLOYD AUSTRIACO

DAMIANO COSIMO D'AMBRA

FOTOPAGINA di Valentino Pizzulin



CURZOLA, LA «LISCA» CHE GOVERNA IL VENTO

Sospesa sul mare Adriatico, la città di Curzola (Korčula) situata sull'omonima isola dalmata custodisce intatto il fascino delle antiche Repubbliche marinare. Vista dall'alto, la sua struttura svela un aneddoto urbanistico affascinante. La pianta del centro storico ricalca perfettamente la forma di una lisca di pesce. Questo disegno non fu casuale, ma una geniale opera d'ingegneria climatica medievale. Le vie curve sul lato occidentale smorzano i gelidi venti invernali, mentre i vicoli dritti a oriente accolgono la brezza estiva del maestrale, garantendo una ventilazione naturale costante.

È proprio questa architettura senza tempo a rendere Curzola magnetica anche in bassa stagione, quando il silenzio dell'autunno o della primavera restituisce alla pietra il suo respiro più autentico. Lontano dal turismo di massa, passeggiare tra i vicoli sgomberi permette d'assaporare la vera essenza mediterranea dell'isola, tra i profumi della macchia spontanea e il calore delle taverne che offrono i celebri vini locali come il Grk e il Pošip.

Passeggiando tra le possenti mura e i bastioni che un tempo respingevano gli assalti ottomani, la pietra d'Istria testimonia secoli di dominio veneziano, evidente nel maestoso leone alato che sorveglia la Porta della Terraferma.

Il cuore spirituale della cittadina è la Cattedrale di San Marco, un capolavoro gotico-rinascimentale che conserva opere del Tintoretto e bizzarri mascheroni sulla facciata. Poco distante, l'orgoglio locale si accende attorno alla figura di Marco Polo. Una radicata tradizione vuole infatti che la famiglia del leggendario esploratore fosse originaria proprio dell'isola.

Ma l'anima più autentica dell'isola risuona d'estate, quando le pietre millenarie fanno da palcoscenico alla Moresca (Moreška). Questa danza con le spade, un tempo diffusa in tutto il Mediterraneo e oggi sopravvissuta in pochissime località, mette in scena lo scontro epico tra il Re Bianco (cristiano) e il Re Nero (moro) per liberare una principessa rapita. Il ritmo incalzante dei tamburi e le scintille delle lame incrociate rievocano, in un rito senza tempo, la perenne lotta tra il bene e il male.

DAVOR PUKLAVEC/PIXSELL

SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

la Voce in più
Anno 22 / n. 200 / sabato, 12 settembre 2026
dalmazia@edit.hr
Edizione DALMAZIA
Caporedattore Ivo Vidotto
Redattore esecutivo Krsto Babić
Impaginazione Teo Superina
Collaboratori Damiano Cosimo D'Ambra, Igor Kramarsich e Valentino Pizzulin
Foto Damiano Cosimo D'Ambra, Pixsell e Shuterstock