

Kroatien

Adriatörn von Dubrovnik nach Trogir (vom 28. 6. bis 5. 7. 03)

Die Vorbereitung:

Dieses mal war alles anders. Die Törnvorbereitungen gestalteten sich äußerst zäh und langwierig. Daß die Charterfirma "Ecker-Yachting" in Österreich beheimatet ist, machte sich zunächst in der Vorbereitungsphase bemerkbar. Für österreichische Crews und das "Ecker"-Personal ist der Abflughafen nach Dubrovnik eben Linz und nicht Friedrichshafen - und überhaupt, wo liegt eigentlich Friedrichshafen? Was, einen Flughafen **mit Bodensee** gibt es auch noch? Wo liegt der denn? Und so weiter, usw....- Alles Kleinigkeiten!

Zum guten Ende flogen wir dann doch nicht über Linz via Zagreb nach Dubrovnik, sondern mit "Private-Wings" aus Augsburg von Friedrichshafen nach Zadar und danach mit einem neuen klimatisierten Renault (8-sitzig) über Kroatiens Straßen (die nicht so schlecht sind wie ihr Ruf!) nach Dubrovnik. Dieser Part, die heiße Autofahrt nach Dubrovnik bei 36° C im Schatten wurde von Walter für die 375-km-Strecke übernommen und in 5 3/4 Stunden gemeistert. Dank und Hochachtung der Crew für diese Leistung war ihm gewiß.

Ankunft am Zielort (ACI Marina Comolac bei Dubrovnik):

Die Marina Gruz bei Comolac liegt 2,5 sm vom alten Handelshafen Dubrovnik entfernt. Die Hafenanlage ist Teil des Flußlaufs Rijeka Dubrovka und ist durch einen Wellenbrecher vor der Flußströmung geschützt. Die neue Straßenbrücke (Pylon mit Spannseilen) überspannt in 43 m Höhe den Fluß und verkürzt den Zufahrtsweg zur Marina und nach Dubrovnik um ca. 4 km.

Besuch der Festung Dobrovnik, ehemals Ragusa:

Das mediterane Klima machte sich überall bemerkbar. Palmen umsäumten die stark befahrenen Straßen. Wilder Oleander in voller Blüte entfaltete zusätzlich neben der Fahrbahn seine Pracht. Dubrovnik steht wegen seiner urbanen Denkmäler unter dem Schutz der UNESCO und zählt zum Weltkulturerbe, was die Serben jedoch nicht davon abhielt, Teile der Stadt zu zerstören. Davon ist jedoch nichts mehr zu sehen. Die Kriegsfolgen sind Dank kroatischer Tüchtigkeit weitgehendst beseitigt. Gut zu erkennen, an den neu eingedeckten Dächern.



Die freundliche Empfangsdame im Stützpunkt nahm uns in ihrem Wagen nach Dubrovnik mit und empfahl uns das Restaurant "Domino" in der Dominogasse. Das Essen war für uns verwöhnte Mitteleuropäer unterdurchschnittlich, die Rechnung dagegen lag weit über Durchschnitt mit doppelt berechneter Mehrwertsteuer von 22 % plus Gedeck (ital.: "Coperto"). Das erste Lehrgeld!!!

Die Mehrwertsteuer ist in Kroatien, wie bei uns, im Einzelpreis der Speisen enthalten und steht auf der Speisekarte.

Die Altstadt von Dubrovnik muß man gesehen und erlebt haben. Die schönen, alten und gepflegten Gebäude mit ihren denkmalgeschützten Fassaden ergeben ein beeindruckendes Bild. Von der Hauptstraße zweigen nach beiden Seiten schmale und enge Gassen ab. Überall stehen Werber für die zahlreichen Restaurants und ein unüberschaubares Gewimmel von Menschen beherrscht das Straßenbild.

Die Übergabe der Yacht mit Namen "Veritas", eine Bavaria 50 (Bj 03, 15,43 x 4,55 x 2,0 - Masthöhe 20,03 m) war ausführlich und instruktiv. Die Yacht befand sich in einem sehr guten Zustand. Nicht vergleichbar mit dem alten Kasten vom Vorjahr, viel bequemer im Handling der Schotführung und einfacher in der Anordnung der Winschen und der Bedienung der Segel. Alles übersichtlich und überschaubar angeordnet. Die Inneneinrichtung war modern und mit gutem Geschirr und Besteck ausgestattet. Der Kühlschrank lief unhörbar und wurde über eine eigene Batterie betrieben. Alle Navigationseinrichtungen, wie Plotter, Radar, UKW-Funk, Karten und Info-Material, Navtex waren ebenso vorhanden wie ausreichende Revierbeschreibungen. Komfortabel auch das Doppelruder.



Geldwechseln in kroatische Kuna ist nicht ohne weiteres möglich. In den Marinas werden max. 100 € gewechselt und dazu 3 % Wechselgebühr berechnet. Am günstigsten wechselt man im Supermarkt. Aber dank des Charmes unseres Schatzmeisters hatten wir jedoch immer größten Erfolg beim Geldumtausch.

Erster Tag auf See zur Insel Mjlet:

Nun machten wir uns auf, ein uns bis dahin unbekanntes Seegebiet, die "große weite Inselwelt Kroatiens" zu erkunden, die uns nur aus dem "Küstenhandbuch Kroatien" bekannt war. Verglichen mit James Cook war dieser berühmte Seefahrer seinerzeit bei der Erforschung des Südmeeres schlechter dran, denn wir hatten immerhin die alten und überholten Seekarten Kroatiens an Bord und noch einen Plotter dazu. Allerdings war uns ein Drittel der Mannschaft vor Törnbeginn abhanden gekommen, einmal wegen familiärem Zoff und zum andern wegen Erkrankung eines Familienmitglieds. Mit all diesen Unbilden hat sich die verbliebene 4-Mann-Crew arrangiert und mutig auseinandergesetzt, wie der nun begonnene Törn bewies.

Wir steuerten die sich im Dunst abzeichnende Insel Mjlet an und machten einen langen Schlag parallel zur Halbinsel Peljesac. Die Navigation gestaltete sich auf dem ganzen Törn als sehr unproblematisch. Die am meisten bewaldete Adriainsel ist Mjlet, dichte Kiefern- und Pinienwälder bedecken die Insel. Der westliche Teil der Insel ist Nationalpark. Bei südlichen Winden der Stärke 2 - 3 Bft erreichten wir den Mjlet-Kanal. Bei Lufttemperaturen von 38° C ließen sich nacheinander Roland, Walter und Hermann am Heck mit festem Halt an der Badeleiter vom segelnden Schiff hinterher ziehen, um eine "Abkühlung" im 28,7° C warmen Meer zu finden. Plötzlich erscholl vom Vorschiff der Ruf: "**Hai**"!! Schneller wie der Blitz schoß Hermann, der als Letzter gerade an der Badeleiter hing, an Bord. Der Hai, offenbar durch das plätschernde Geräusch angelockt, verschwand in der Tiefe und zeigte sich erst in ca. 50 m Entfernung wieder, wo er Minuten ruhig an der Meeresoberfläche verharrte. Etwas weiter entfernt zeigten sich dann noch 2 weitere Exemplare, die alle mindestens 2,50 m bis 3.00 m lang waren. Deutlich waren die charakteristischen spitzen Rücken- und Schwanzflossen auszumachen.

Die Begegnung fand genau am unterseeischen Riffabhang statt, wo der Meeresboden von 50 m auf 200 m Tiefe abfällt. Eine Verwechslung mit Delphinen schließen wir aus, da diese meistens in Rudeln auftreten und spielend um das Schiff herum geschwommen wären.

Bekanntlich unterscheiden sich Delphine in ihren äußeren Merkmalen von Haien darin, daß deren Schwanzflossen ein andere Form haben.



Auf der "Veritas" fehlte nur das Kochgeschirr für diese Languste.

Der Wind schloß gegen Abend langsam ein und ging in eine sanfte Brise über oder kam aus unterschiedlichen Richtungen (bekannt vom Bodensee). Wir liefen unter Motor in die weite Bucht Polace an der Nordküste der Insel Mjlet an und legten uns vor Muringleinen genau gegenüber eines Restaurants "römisch-katholisch" an die Pier.

Hermann legte beim Anlegemanöver eine Sondernummer ein und steuerte ungewollt einen gelungenen Beitrag zur allgemeinen Volksbelustigung der zuschauenden Insulaner bei. Beim Festmachen ging zur großen Gaudi der Zuschauer eine seiner Sandalen über Bord. In seinem Eifer, des Schuhwerks wieder habhaft zu werden, warf er den Anbinde-Strick einfach ins Wasser. Unser Kahn verselbständigte sich und "gehörchte" dem Wind, also weg vom Steg. Mit Staunen und Schmunzeln verfolgten die Inselbewohner von Land aus diese ungewöhnliche Aktion, bis Hermann, mit Putzbürste bewaffnet, triumphierend seine Sandale aus dem Wasser fischte. Der anschließende Beifall wurde von Hermann mit entsprechender Würde entgegen genommen.

Wir machten die Bekanntschaft mit 2 Ehepaaren aus Düsseldorf und Hamburg, die ebenfalls mit Schiffen unterwegs waren und verbrachten einen lustigen Abend mit viel Gesang, wobei Hermann mit seinem meisterhaften Harmonikaspiel die Hauptrolle zukam. Trotz Gewitter und heftigem Regen, aber mit doppelt gesicherten Muringleinen und Springs in Luv wurde es eine lange Nacht.

Zum Speisen begaben wir uns in ein typisches Hafenlokal. Der Service dieses Restaurants war gut und die Preise ausnahmsweise moderat. Liegeplatzgebühren wurden nicht verlangt. Beim Umgang mit den Einheimischen machten wir die Erfahrung, daß die Verständigung in deutsch mit älteren Kroaten funktioniert. Jüngere sprechen nur noch vereinzelt deutsch, sie geben aber vor, des Englischen mächtig zu sein. Die Segler und Touristen stammen überwiegend aus Deutschland und Österreich. Italiener sind als Segler ab und zu auch noch anzutreffen. Auf dem Festland sind noch Polen und Tschechen als Touristen unterwegs. Aber Amerikaner oder Briten sind, wenn überhaupt, nur in der absoluten Minderzahl

vertreten. Paradoxerweise spricht man aber englisch und nicht die Sprache der hauptsächlich angereisten Besucher.

Zweiter Tag auf See: ACI Marina Lombarda auf der Insel Korcula

Es war ein herrlicher Segeltag, meist Wind aus SO bis SW drehend mit 2-3 Bft. Wir nahmen Kurs bei halbem bis achterlich einfallendem Wind mit 3 bis 4 Knoten Fahrt auf die ACI Marina Lombarda auf Korcula. Bei der Ansteuerung achte man auf den flachen Untergrund, der von Westen weit vorspringt. Das Ende wird von einer Bake markiert.

Das rückwärtige Anlegen wurde durch das Bug-Strahlruder erleichtert. Helfende Hände an Land unterstützten das Manöver. Als Hafengebühr wurden für die Nacht 40 € erhoben. Die Marina gehört zum Hotel- und Appartement-Komplex der Gemeinde Lombarda und stammt aus der Tito-Zeit (wahrscheinlich früher ein Funktionärs-Domizil). Im Restaurant der Hotelanlage wird gut bürgerliches Essen angeboten. Die Speisekarte bot u. a. Kotelette mit Kartoffeln und Salat zu einem Glas Bier für 10 € an. Der Ort ist aufstrebend, die Menschen sind freundlich. Es wächst im und um den Ort Wein und allerlei Gemüse. Die Duschen und WC's befinden sich im Hotel und sind gepflegt und sauber, was in den anderen Marinas durchweg nicht der Fall war.

Die umliegenden Inselformen, an denen wir bisher entlang segelten, ähnelten denen der Inselwelt der Ägäis und der Türkei. Teilweise sind es kahle, felsige und steil abfallende Höhenrücken, die sich bei Schönwetter in diesigem Licht präsentieren. Der ferne Horizont und die Kimm verschwanden im Dunst. Das sind die Bilder, die wir aus den mittleren Gefilden des Mittelmeeres her kennen.

Die Insel Korcula ist nach Mjlet die walddreichste Insel des Landes. Griechische Kolonisten aus dem uns bekannten Knidos auf der Halbinsel Dadca (Türkei) siedelten bereits auf Korcula.

Dritter Tag: Überfahrt zur Insel Scedro

Die Insel Scedro liegt genau mittig, westlich der Insel Hvar. Wir rundeten unter Segel das nordöstliche Kap der Insel Korcula und liefen bei 4 Windstärken in den Korculanski-Kanal ein. Der achterlich einfallende Wind erreichte in der Enge von Korcula Windstärke 6. Wir rauschten mit 7 bis 8 Knoten gen Nordosten. Die Einfahrt zu unserem Ziel war leicht auszumachen. Als Orientierung diente auf der Backbordseite ein Feuer auf rotem Mast. Die Bucht ist groß und unbewohnt, wird aber von Seglern stark frequentiert und erstreckt sich weit in das Inselinnere. Versorgungsmöglichkeiten gab es keine; die Bucht ist unbewohnt. Wir zogen es vor, in einem Seitenarm zu ankern und legten unser Schiff so, daß wir von der Seebrise noch erfaßt wurden, um uns für die Nacht Kühle zu verschaffen. Dazu wurden an Land um einen Felsen und einen Baum zwei Landleinen ausgebracht. Die Ufer werden von Pinienwäldern eingesäumt. Die Hänge sind teilweise von wilder Maccia überzogen. Der Ankergrund besteht aus grobem Gestein, auf dem der Anker guten Halt fand. Die Bucht liegt geschützt. Wir nahmen zuerst ein ausgiebiges Bad und schwammen im absolut klaren Wasser. Danach erkundete die Crew mit dem Dingi die romantische Bucht, die auch wieder Erinnerungen an die griechische Ägäis in uns wach rief.

Der Abend verlief gemütlich mit Wein und Gesang, was uns Sängern vom See-Segelnden Schwäbischen Albverein außerordentliches Vergnügen bereitete. Es braucht aber nicht extra erwähnt zu werden, daß unsere gesungenen Lieder, begleitet vom Harmonikaspiel unseres Bordkapellmeisters Hermann, von den Nachbarschiffen mit viel Beifall bedacht worden sind. So ganz nebenbei wurde auch zu unser Unterhaltung beigetragen: Auf der Steuerbordseite war ein größerer FKK-Verein vor Anker gegangen.

Vierter Tag: Ansteuerung des Pakleni Otoci Archipels (Insel Sv Klement)

Unser nächstes Ziel war die ACI-Marina Palmizana, ein geschützter Naturhafen, der in der gleichnamigen Bucht an der N-Küste der Insel Sv Klement (Pakleni Otoci) liegt. Nach dem Verlassen unserer Bucht vom Vortag machte sich eine starke Dünung aus SW bemerkbar, die darauf schließen ließ, daß mit stärkeren Winden aus diesem Sektor zu rechnen war. Der Wetterbericht vom Vortag kündigte für Südosteuropa eine Änderung der Großwetterlage an. Bevor wir diese Situation richtig erfassen konnten, schoß der Wind von SW nach NW aus und nahm an Stärke zu. Die Rollfock wurde verkleinert und in das Groß ein Reff gedreht. Der geradezu aus dem Nichts aufbrausende Maestrale von 6 - 7 Bft. erzeugte einen bis zwei Meter hohen Wellengang.

Im engen Durchgang von Hvar bargen wir alle Segel und liefen die kurze Strecke bis zur nahen Marina Palmizana unter Motor direkt gegen den starken Wind. Gegen 13 Uhr lagen wir gut vertäut unter Muringleinen in der Marina mit Heck zum Steg. Platzprobleme gab es bisher keine auf der ganzen Fahrt. Die Hafengebühr liegt bei 50 €. Die kleinen, waldbedeckten Pakleni-Inseln mit Kies- und Sandstränden, auch teilweise felsig, sind ein Paradies.

Erlebnis in der Gastonica "Mengheli" in Palmizana: Aus dem Lokal gewiesen!

Die Gaststätte "Mengheli" liegt 5 bis 10 Gehminuten von der Marina entfernt auf der anderen Seite der Bucht. Zusammen mit unseren Hamburger Bekannten belegten wir mit 6 Personen einen Tisch. Bei der Bestellung baten wir die Bedienung um getrennte Rechnungen, was uns mit einem deutlichen "Ja" bestätigt wurde. Der Service einschließlich Essen war mittelmäßig oder etwas darunter, dagegen die Preise (zuzüglich Coperto) saftig und weit überzogen. Als dann die Rechnung kam und zwar nicht getrennt wie abgesprochen, sondern in einer Summe, fing das Spektakel an.

Die Bedienung verrechnete sich mehrmals und jeder Versuch, die einzelnen Beträge auseinander zu halten, ging daneben. Um das Procedere abzukürzen, wollten wir die Kosten insgesamt übernehmen. Nach langem hin und her erschien aber plötzlich eine aufgetakelte, weibliche, deutsch sprechende Person (Gewicht ca. 2 Zentner) und forderte uns mit lauter Stimme auf, sofort das Lokal zu verlassen, da wir ihre Bedienung von der Arbeit abhalten würden. Es entstand ein lautstarker Wortwechsel, da unser Hamburger Bekannter sich eine solche Behandlung nicht gefallen lassen wollte.

Lange Rede - kurzer Sinn: Die übrigen Gäste (überwiegend Deutsche) bezogen sofort Position für die dicke Wirtin (typisch deutsch), obwohl keiner wußte, worum es überhaupt ging. Unsere Urlaubsgefühle waren fürs erste einmal dahin und der Stellenwert für Kroatiens "Gastonicas" zeigte einmal mehr gegen Null.

Fünfter Tag: Insel Solta bei der Insel Brac

Gegenüber von Splitt liegt die kleine Insel Solta, unser nächstes Ziel. Früh am Morgen rundeten wir Kap Pelegrin, die nördlichste Spitze der Insel Hvar und passierten bei SO-Winden von 4-5 Bft. den Hvaranski-Kanal und anschließend die Passage von Splitskavrata. Für einen Zwischenstop besuchten wir gegen Mittag die Bucht Brborisce am NW-Zipfel auf Brac, die etwas abseits unserer Route lag. Wir machten dort an einer ausgelegten Boje fest, um unsere mitgebrachten Wurstkonserven zu reduzieren und gleichzeitig unser mittägliches Festmahl zu halten. Ausgiebiges Schwimmen im glasklaren Wasser der Bucht im Verein mit fliegenden Fischen rundete die Sache ab. Die Wassertemperatur betrug 28,3° C. Der Wind stand weiter durch, so daß wir den nächsten Schlag bis zu unserem Ziel bei halbem Wind

unter Segel zurücklegten. Wir kreuzten die Fährlinie Splitt - Hvar. Die kroatischen Fähren weichen genau so ungern aus, wie die Fähren auf dem Bodensee. Die Einfahrt in die Bucht Necuja auf Solta war durch eine Bake markiert. Wir steuerten einen geeigneten Ankerplatz an und warfen bei 10 m Wassertiefe das Eisen mit 40 m Kette für die Nacht aus.



Wir gaben inzwischen dem Ankern in den Buchten den Vorzug und mieden dicht belegte Häfen mit ihren teuren Gastonics. Vorteile bieten sich im Vergleich zu Häfen und Marinas in vieler Hinsicht.: In Buchten werden keine Gebühren erhoben und das Schiff liegt nachts ruhig vor Anker. Baden von Bord aus über die Badeleiter im kristallklaren Wasser der Buchten zogen wir vor. Unser Repertoire an romantischen Liedern war unerschöpflich und so genossen wir, bei dezenter Akkordeonbegleitung die warmen dalmatinischen Nächte. Die kroatischen Weine entsprachen nicht ganz unserem Geschmack und unseren vom Bodenseewein verwöhnten Gaumen, so daß sich der Weinkonsum in der Bordkasse kaum bemerkbar machte. Ein Preisaufschlag auf die Getränke, wie bei Luggi, mußte also nicht erhoben werden!

Die Vegetation auf den Inseln ist eher karg, das Ufer steil und zerklüftet. "Unsere" Bucht war in der Seekarte verzeichnet und im Seehandbuch beschrieben. Es gibt sie noch, die menschenleeren Buchten und malerischen, versteckten Fischerdörfer, die steilen Hänge mit den grünen Pinien, Knorrige Bäume klammern sich an den Felsen fest und bewaldete Berggrücken ragen in den blauen Himmel. Die Luft duftete nach wildem Lavendel. Die Lufttemperatur liegt bei 36° bis 38° C. Keine Hochhäuser verschandeln die Landschaft. Eine Schlauchboot-Expedition einer Zwei-Mann-besatzung ins Innere der Bucht zur Proviantbeschaffung brachte diese ganz schön ins Schwitzen. Der Außenborder gab den Geist auf und die olympische Disziplin "Paddeln" stand als morgentliche Übung an. Die Boots-Crew nahm diese Unbill mit Humor auf sich und ruderte im Takt, so wie einst Admiral Nelsons Matrosen, denen nie der Sprit ausging, weil sie nämlich keinen Motor hatten, quer über den Fjord zum ankernden Schiff.

Sechster Tag: Insel Solta -ACI Marina Trogir

Auf dem letzten Schlag ging es nordwärts Richtung Trogir. Hier befindet sich auch der Stützpunkt von Ecker-Yachting. Nach dem Auslaufen aus der Bucht baute sich an der Gebirgskette des Küstengebietes genau vor uns eine Schlechtwetter-Front auf. Dunkle Wolken am Himmel und stark nachlassende Sicht waren Anzeichen für ein bevorstehendes Gewitter mit stürmischem Wind. Donner und Blitze umgaben uns von allen Seiten. Der Wind nahm zu und hinter uns wirbelten Sturmböen das Wasser auf. Der Windmesser zeigte 34 Knoten (8 Bft.).

Wir bargen Vorsegel und Groß und liefen unter Top und Takel ab in Richtung der soeben verlassenen Bucht, um dort einen Schlupfwinkel vor den entfesselten Elementen zu finden. Im Windschatten der Bucht bei sicherem Ankergrund warteten wir auf ein Nachlassen des Gewitters. Das Schiff lag absolut ruhig und sicher, wie in Abrahams Schoß. Kleine Wellen spülten an die felsige Küste, der erwartete Schwall blieb aus.

Als die Gewitterfront mit strömendem Regen nach gut einer Stunde vorbei gezogen war, klarte sich das Wetter auf und die Lage normalisierte sich. Wind und Wetter spielten wieder mit und der ursprünglich wehende SO brachte uns bei Vorwindkurs dem Törn-Ende entgegen. Nach einem kurzen Ankerstopp in einer Bucht auf der Insel Ciovo erfolgte die Schiffsübergabe in der ACI Marina von Trogir. Mehr als 30 bis 40 sm standen am Ende jeden Tages kaum auf der Logge.



Die mittelalterliche Stadt Trogir, die oft mit Venedig verglichen wird, kann ohne Weiteres mit anderen alten Städten Kroatiens konkurrieren. Wir besuchten die Altstadt. Alte Häuser, Villen, viele Türme und Prachtbauten mit schmalen verwinkelten Gassen, blumengeschmückte Fassaden, so präsentierte sich uns die Altstadt von Trogir. Die Baukunst und die Schönheit der Natur ließen das Verkehrsgedränge, das in allen

kroatischen Städten vorherrscht, vergessen. Der Abschluß war in einer Taverne. Gutes Essen und freundliche, deutsch sprechenden Kellner rundeten den Törn ab.

Ausblick:

Das adriatische Meer ist ein interessantes und schönes Segelrevier, aber preislich läßt sich Kroatien nicht mit normalen Maßstäben messen. Man wird meist überfordert und das Angebotene stimmt nicht mit dem Aufwand für das Dargebotene überein.



Hafenpromenade von Trogir

Nach einer viel zu kurzen Nacht wartete um 5 Uhr früh unser Bustaxi, um uns zum Flughafen Zadar zu bringen. Dieser Segelausflug war rückschauend einer unserer schönsten. Wir wollen die Frage mit einem "Ja" beantworten, bei einer Neuauflage des Törn wieder dabei zu sein und das kroatische Meer nicht aus den Augen verlieren.

Bertold Frei und Egbert Odenbach