

Die Häfen Istriens nutzen viele Crews nur als Absprunghafen in den Süden Kroatiens. Dabei ist das Revier unbedingt einen eigenen Törn wert, vor allem in der Nebensaison

VERKANNT E W E R T E





INHALT

Die Adria ist das beliebteste Mittelmeerrevier der Deutschen. Auf 24 Seiten: alles, was Segler zur neuen Saison wissen müssen

ISTRIEN Report aus einem unterschätzten Revier: auf Törn im Norden Kroatiens 22

WETTER Maestrane, Bora, Jugo: Die Adria hat ihre eigenen Windphänomene 30

VENEDIG Wie der Traumtörn durch die berühmte Lagune am besten gelingt 34

KROATIEN Alles Wissenswerte für den Urlaubstörn 2006 – das aktuelle Revier-Update 40

Häuser, die im Wasser zu stehen scheinen: Rovinjs Altstadt gilt als eine Perle der Adria



Normal ist das nicht. Auf sattgrünen Wiesen weiden afrikanische Zebras und südamerikanische Lamas, über den Golfplatz trotten Antilopen. Entlang der schmalen Wege der parkähnlich angelegten Haine gleiten weiße Elektroautos vorbei an Villen und Obstgärten, hin und wieder fährt ein schwarzer Cadillac-Oldtimer durch das gepflegte Grün. Afrika? Nein, Istrien.

„Das ist Titos Staatskarosse“, erklärt Ratomir Ivčić, der Inselverwalter Veli Brijuns, mit Blick auf die Limousine. „Früher wurde hier Weltpolitik gemacht, Willy Brandt, Jassir Arafat, Fidel Castro und viele andere waren hier. Sogar der König von Jordanien und Queen Elizabeth II.“

Die größte der Brionischen Inseln vor Istriens Küste hat eine bewegte Vergangenheit. Über 20 Jahre gehörte sie dem umstrittenen einstigen Herrscher Jugoslawiens. Regierungschefs aus aller Welt kamen und brachten dem

Tierliebhaber Tito exotische Gastgeschenke mit. Indira Gandhi zum Beispiel zwei Elefanten, Sony und Lanka, die noch immer im Safaripark der Insel leben. Erst 1983, nach dem Ende der Tito-Ära, wurde die Inselgruppe zum Nationalpark erklärt, inzwischen darf jedermann das Eiland betreten. „Dieses Jahr haben hier fast 2000 Yachten festgemacht“, erzählt Ivčić. Die „Krill“, eine Elan 45, die im Oktober einsam in dem großen Hafenbecken liegt, zählt zu den letzten der Saison. Das Museum mit all seinen Zeitdokumenten, die Fotos von Politikern aus aller Welt, das unberührte Grün und die himmlische Ruhe – beeindruckend.

Die Brionischen Inseln sind eine der Topattraktionen an der Westküste Istriens, neben den alten Hafenstädten Rovinj, Porec oder Vrsar. Malerische Orte mit verwinkelten Gassen, historischem Stadtkern und buntem Treiben an den Uferpromenaden.

**Ein Hauch
Afrika: Zebras
im Wildpark
Titos auf
der Insel
Veli Brijun**



Piran in Slowenien. Der Abstecher über die Grenze bereichert den Istrien-Törn



Dennoch nutzen die meisten Segler Istrien lediglich als „Sprungbrett“. „99 Prozent unserer Kunden segeln gleich los in Richtung Süden in die Kvarner Bucht und weiter nach Dalmatien“, sagt Bosko Celic, Mitarbeiter der Charterbasis in Pomer.

Warum eigentlich? Ist der Trip über den Kvarner wirklich reizvoller? Immerhin gilt Istrien bei Landtouristen als die beliebteste Ferienregion Kroatiens. Genau das ist möglicherweise der Haken: In der Hochsaison platzt die Halbinsel aus allen Nähten. Gedränge und Lärm an Land, die Buchten dicht bevölkert von Campnern, überfüllte Marinas, sichtlich gestresste Einheimische. ➤

BRIJUNI-INSELN Das Erbe des fanatischen Tierliebhabers Tito ermöglicht eine Zeitreise

Doch in der Nebensaison, behaupten Kenner, sei Istrien ein heißer Tipp. Wir werden sehen. Mit schäumender Bugwelle geht es Kurs Nord, vorbei an offenen, flachen Buchten, fast alle davon mit Campingplätzen oder Feriensiedlungen dicht bebaut. Weinfeldern und Olivenplantagen lockern das Bild nur etwas auf. Einsame Ankerplätze gehören nicht zu den Stärken des Reviers.

Dafür die Städte. Rovinj, „die Adriaperle“, kommt in Sicht. Dicht gedrängt stehen die Häuserzeilen des mittelalterlichen Ortes auf einer Landzunge, seine Fassaden scheinen direkt im Meer zu enden. Schmale, gepflasterte Gassen winden sich durch den Stadtkern steil empor, hoch oben über den Häusern thront der Dom.

Unten, im für Segelboote gesperrten Stadthafen, zupfen die Fischer ihren Fang aus den Netzen, auf der breiten Promenade dahinter stehen die Tische und Stühle der Cafés in der Sonne. Ein Bilderbuchhafen, der zum Bleiben verführt, zumal die zehn städtischen Liegeplätze auf der Nordseite der Altstadt zu dieser Zeit des Jahres nicht nur frei sind – in der Saison kommt das einem Sechser im Lotto gleich –, sondern auch kostenlos.

Frühjahr und Herbst bieten zudem die besseren Segelbedingungen, im Sommer ist es oft flau. Und wenn die

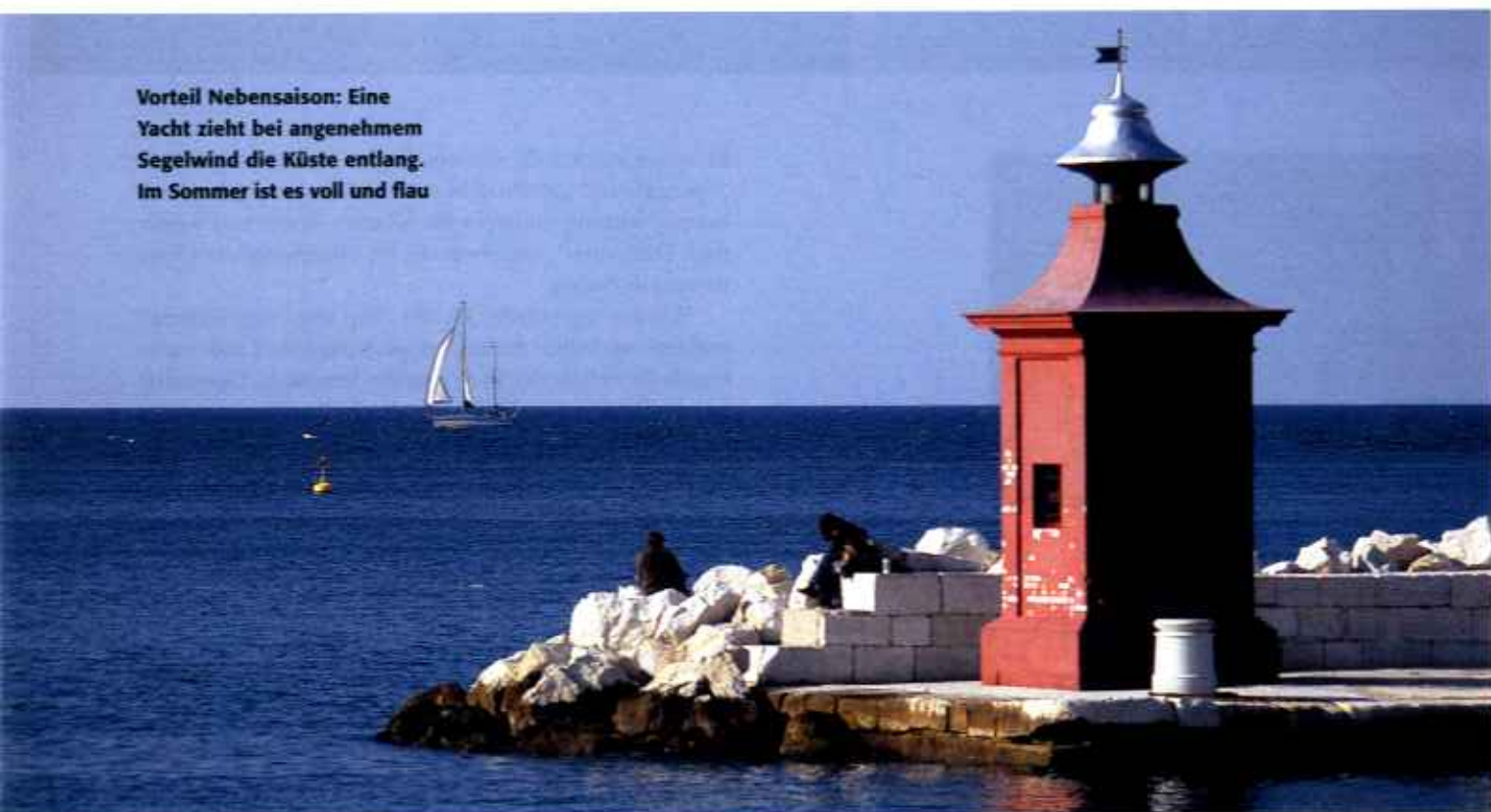
Bora den Kvarner umpflügt, segelt man hier oben mit ablandigem Wind, fast ohne Seegang.

Die Distanzen sind dabei ziemlich kurz. Kaum hat die „Krill“ Rovinj verlassen, geht es steuerbords schon ab in den Limski-Kanal mit seiner steil ins Meer abfallenden Berglandschaft und seinen grünen Hängen. Verlockend, aber leider ist der sechs Meilen tief ins Land einschneidende, fjordartige Kanal neuerdings tabu. „Früher war nur die Osthälfte gesperrt“, sagt Karl-Heinz Beständig, Autor des wohl bekanntesten Revierführers, „jetzt wurde auch das Befahren der Westhälfte verboten. Ich habe schon von ersten Bußgeldern gehört.“ Anscheinend wird das Verbot häufig ignoriert, doch die „Krill“ lässt den Limski-Kanal zur Sicherheit rechts liegen.

Also weiter Kurs Nord. Eine Ankerbucht, am liebsten mit einem einsamen, watteweichen Badestrand wäre schön zur Abwechslung. So etwas jedoch gibt es hier nicht. Stattdessen liegt an der „Riviera von Porec“, mit fast 700 000 Urlaubern jährlich das größte touristische Zentrum Kroatiens, hinter jeder Klippe ein FKK-Campingplatz, zu erkennen an den nicht zu übersehenden Schildern, die das Tragen von Kleidung verbieten. >

ROVINJ, POREC Herrliche Hafenstädte – Istrien punktet mit Historie statt mit Inseln und Buchten

Vorteil Nebensaison: Eine Yacht zieht bei angenehmem Segelwind die Küste entlang. Im Sommer ist es voll und flau



TOP-SPOTS

Die fünf besten Häfen und Buchten im Detail. Die Vielfalt des Reviers sorgt für genügend Abwechslung, dazu trägt auch der Abstecher nach Slowenien bei



PORTIC Der Nationalpark Kamenjak am südlichsten Zipfel der istrischen Halbinsel hat genau das, was im Revier ansonsten schwer zu finden ist: drei einsame und unbebaute Buchten. Eine davon ist die etwa 600 Meter tief ins Land einschneidende Bucht Portic auf der Ostseite. Wer in dem unbewohnten Park, der bis zur kleinen Ortschaft Premantura reicht und für den landseitig sogar Eintritt verlangt wird, herumstreift, kann noch viele versteckte und entsprechend wenig besuchte Badeplätze finden – zumindest in der Nebensaison. Vorsicht bei der Passage zwischen dem Südwestkap der Halbinsel und dem Inselchen Fenoliga: Bei viel Wind wird es hier rau!

MALI BRIJUN Neben dem Haupthafen Veli Brijun ist dies seit 2005 die einzige erlaubte Anlandestelle im Nationalpark Brionische Inseln. An zwei alten Betonpiers und Murings findet etwa ein Dutzend Schiffe Platz, Anker ist verboten. Es werden die gleichen hohen Liegegebühren wie in Veli Brijun fällig (je nach Saison 70 bis 150 Euro für Schiffe bis 15 Meter). Im Preis enthalten sind Museums-, Safaripark- und Nationalparkeintritt für die Crew. Am besten, man besucht beide Orte innerhalb der 24 Stunden, in denen das Ticket gilt.



VRSAR Der kleine Ort ist eine beschauliche Alternative zum Stopp im ebenfalls reizvollen, aber oft etwas hektischen Porec. Perfekt geschützt hinter der vorgelagerten Halbinsel liegt die recht neue Marina Vrsar. Der Service ist sehr gut, auf der großen Terrasse des Hafens im ersten Stock sitzt es sich gemütlich. Den Reiz des kleinen Ortes macht aber sein Zentrum auf dem Berg aus. Steil ansteigende Gassen führen hinauf zur Kirche, von deren Glockenturm Besucher einen grandiosen Blick über die ganze Bucht und die Inseln genießen können.



ROVINJ Die wahrscheinlich schönste Stadt Istriens – einen Vergleich mit berühmten kroatischen Adria-perlen wie Hvar oder Korcula im Süden braucht dieser malerische Ort nicht zu scheuen. Die kostengünstigen Liegeplätze an der Nordseite der Altstadt sind häufig belegt und werden bei nördlichen Winden schnell unruhig. Die meisten Liegeplätze bietet die ACI-Marina etwas abseits der Stadt. Alternative: Von der Ankerbucht Lon ist es zu Fuß auch nicht viel weiter ins Zentrum.



PIRAN (SLOWENIEN) Der Grenzübergang sollte nicht davon abhalten, eine der schönsten Küstenstädte der Nordadria zu besuchen. Hier, genau wie in den kroatischen Häfen, gibt es eine Zollpier, der Papierkram ist schnell, unbürokratisch und kostenfrei erledigt. Direkt hinter der Hafenterrasse beginnt die Uferpromenade mit schmackhaften venezianischen Häusern auf der einen, Badeplätzen mit betonierten Liegeflächen auf der anderen Seite.



Kräftiger Westwind schiebt die „Krill“ um die Nordspitze Kroatiens herum, Gischt weht über Deck, die Nachsaison hält, was sie verspricht.

Slowenien. Neues Land, neue Währung (Tolar), derselbe Charme. Zauberhaft mutet das pittoreske Hafentädtchen Piran an. Seine italienische Aura verwundert nicht, Venedig und Triest liegen nur einen Katzensprung entfernt. Das saloppe „Ciao“ und der Latte macchiato sind hier Alltag.

Doch am nächsten Tag heißt es schon wieder „Ciao Slowenien“. Für die anderen Häfen der nur zehn Meilen langen Küstenlinie bleibt keine Zeit. Kurs Süd, 30 Seemeilen bis nach Vrskar. Die Abendsonne lässt den idyllisch am Hang gelegenen, 1700 Seelen zählenden Fischerort erstrahlen wie eine Filmkulisse, kleiner, ruhiger als die größeren Rovinj oder Porec. Zum Bleiben schön, würde auf dem Rückweg nicht noch Mali Brijun auf dem Programm stehen, die kleine Schwester von Titos Lieblings-Eiland. Erst seit 2005 dürfen Yachten an der steinernen Pier der zweitgrößten Brionischen Insel festmachen, alle anderen im Archipel sind weiterhin für Yachten gesperrt. Die gewaltige alte Festungsanlage aus der Zeit der österreichischen Monarchie ist sehenswert, mit dem Reiz von Veli Brijuns Parkanlagen kann die Insel aber nicht konkurrieren.

Also zurück zum Festland, zur größten und ältesten Stadt Istriens: Pula. Den Hauptgrund, den Ort anzulaufen, sieht man schon von weitem: das 2000 Jahre alte römische Amphitheater, das besser erhalten sein soll als das von Verona. Ihm zu Füßen liegt eine leicht chaotische Stadt und ein großer



Das Amphitheater von Pula überragt den Stadthafen. Ein toller Anblick, aber Liegeplatz-Komfort kommt hier etwas zu kurz

Industriehafen. Nichts zum Verweilen. Aber dort gibt ein Segler einen Tipp, der schließlich doch noch die Sehnsucht nach einem Ankeridyll erfüllen soll: „Steuert die Südspitze Istriens an, den Regionalpark Kamenjak.“

Und wirklich: Die Bucht von Portic lädt zum Baden, ganz ohne Ferienpark und Campingplatz. Wuchernde Macchia bis ans Ufer, im glasklaren Wasser stieben glitzernd die Fische auseinander. Kein Haus, kein Auto, kein anderes Boot. Wahrlich: Dieses Revier nur zum Wegfahren zu benutzen wird ihm ganz und gar nicht gerecht. *Michael Amme*

E-Serie

Netzwerk-Display

Alles, was Sie von einem Marine-Display erwarten - im super-schnellen, multifunktionalen Paket.

Seekartenplotter-, Fischfinder-, Radar-, Instrumentendaten, Motorendaten, sogar Video. Das alles beinhaltet die E-Serie - und alles ist sofort per Knopfdruck verfügbar. Dank der neuen SeaTalk^{hs} Highspeed-Netzwerktechnologie von Raymarine.



Raymarine®

Bei allen Fragen hilft Ihnen die deutsche Raymarine-Generalvertretung weiter:

EISSING

ELECTRONIC ESSENTIALS

H.E. Eissing KG (GmbH & Co.)

Emden Tel. 04921-8008-0

Hamburg Tel. 040-237808-0

Bernau Tel. 08051-964248

eMail info@eissing.com

www.eissing.com

www.eissingdirect.com

RADAR	NAVIGATIONSGERÄTE	
INSTRUMENTE	FISCHFINDER	AUTOPILOTEN
KOMMUNIKATION	SOFTWARE	
SYSTEME		



WECHSELNDE WINDE

Mal flau, mal rau – die Adria hat es in sich. Vor allem im nördlichen Teil des Reviers sollten Segler die Wetterlage im Blick behalten

Die Adria ist berechenbarer als viele andere Segelreviere. Zeichnet sich ein Windrichtungswechsel ab, kann eine Änderung der Wetterlagen meist vorausgesagt werden. Die Luftströme sind gleichmäßiger als im Norden Europas. Daher verwundert es nicht, dass die für die Region typischen Winde feste Namen haben: Maestrale, Bora und Schirokko, auch Jugo genannt.

Der Maestrale weht im Sommerhalbjahr so beständig, dass er für die Segler vor Ort eine feste Größe in der Planung von Küstentörns ist. Er verdankt seine Existenz der Nachbarschaft zweier stabiler

Druckgebilde: dem bis zum westlichen Mittelmeer reichenden Keil des Azorenhochs sowie tiefem Luftdruck über dem östlichen Mittelmeerraum. Sie betten die Adria ein in einen steten, schwach bis mäßigen Luftstrom aus West bis Nordwest. Windstärken von 3 bis 4 sind typisch für den Maestrale im Nordteil der Adria. Weiter südlich erreicht er im Schnitt 4 bis 5 Beaufort.

Auflandige thermische Winde beeinflussen tagsüber den Sommerwind. Während sie ihn an den Küsten Italiens durch ihre Ost- beziehungsweise Südkomponente vielerorts abschwächen, wehen Seewind und Maestrale an der slowenisch-kroatischen Küste in dieselbe Richtung. So kommt es, dass er an der adriatischen Ostküste als tagessperiodisch auflebender Wind üblich ist. Sein Rhyth-



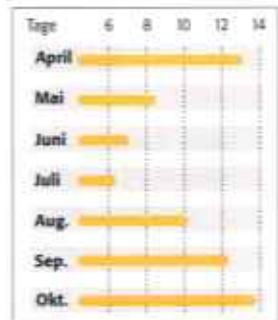
Wilder Ritt. Bei unvermittelt einsetzender Bora wird es nass an Bord

mus ist immer gleich. Morgens erwacht er als schwache Brise, direkt unter der Küste kann es sogar ablandig wehen. Davon können Fahrtsegler profitieren. Wer bis kurz nach Sonnenaufgang ablegt, kann die Landbrise nutzen. Im Lauf des Vormittags kentert die thermische Strömung. Spätaufsteher geraten deshalb am frühen Vormittag in eine vorübergehende Flaute. Mit steigender Sonne und dem Aufheizen des Hinterlands greift dem Maestrale aber der Seewind unter die Arme. Im Tagesverlauf wird er zum schönsten Segelwind, den die Adria kennt: West bis Nordwest 4, kaum böig, begleitet von wenigen Schönwetter-Cumuli und blass-blauem Himmel.

Die dabei imposant aufquellenden Wolkengebirge über dem Festland halten sich in der Regel in respektvollem Abstand. Nur an der Ostküste Istriens im Kvarner Golf kommen sie Seglern nicht selten bedrohlich nahe. An durchschnittlich 45 Tagen im Jahr ziehen Blitz und Donner auf, es ist das gewitterreichste Küstenrevier.

Abends endet die Seewindunterstützung des Maestrale. Er flaut auf 2 bis 4 Windstärken ab. Dunst mit

**Wind-Statistik.
Bora-Häufigkeit in der
Segelsaison 2005**



Quellwolken über Land, die allmählich zusammenfallen, und ein abflauer Nordwest, der zum Morgen hin einschläft oder unter der Küste vorübergehend von einer Landbrise abgelöst wird, sind sichere Anzeichen für die Fortdauer der Schönwetterperiode.

Ganz anders die Begleiterscheinungen der Bora. Dringt ein Schwall Polarluft weit nach Süden vor, steigt der Luftdruck vor allem über dem Balkan, sodass sich das Luftdruckgefälle zur Adria noch verstärkt. Der Druckausgleich wird vom dalmatinischen Küstengebirge, das bis zu 2000 Metern hoch aufragt, behindert. Pässe und auf die Küste mündende Quertäler wirken als Ventil. Ein starker bis stürmischer Nordost bis Ost fällt durch diese Winddüsen auf die Adria herab.

Richtig unangenehm wird es, wenn das Balkan-Hoch einen Gegenspieler in Gestalt eines kräftigen Tiefs über der Südadria bekommt. In der Bucht von Triest wurden bei einer solchen Großwetterlage schon einmal 204 Stundenkilometer Windgeschwindigkeit registriert. Über 200 Stundenkilometer schaffte es jener Bora-Orkan, der am 14. November 2004 entlang der dalmatinischen Küste ganze Marinas verwüstete. Die Schäden erreichten zweistellige Millionenbeträge, zwei Segler kamen ums Leben. Derart extrem ist die Bora zum Glück meist nur von Oktober bis April, also außerhalb der Hauptsegelsaison.

Unberechenbar ist sie zudem aufgrund ihres böigen Charakters. Schwachwind und Sturm folgen bei Bora Schlag auf Schlag. Betroffen sind hauptsächlich bergige Küstenabschnitte mit Tälern sowie die Gebiete zwischen den Inseln. Der Kvarner Golf bis hoch nach Rijeka ist beispielsweise für Bora berüchtigt. Für viele Segler irritierend ist, dass der Starkwind von schönstem Wetter begleitet wird: tiefblauer Himmel und klare Sicht. Daher: Erscheint die Küste nach dunstreichen Tagen plötzlich zum Greifen nah, ist das ein Warnzeichen. Auch wenn abends der sonst übliche Tau an Deck ausbleibt, der morgendliche Landwind nicht pünktlich vom Maestrale abgelöst wird, der Luftdruck abrupt steigt (mindestens 2 hPa binnen drei Stunden) oder eine Wolkenbank über den Kämmen der Küstengebirge liegt, von der sich Wolkenfetzen lösen, sollte sich die Crew wappnen.

Manchmal geht der Bora eine mehrtägige Südwindperiode voraus. Die Kroaten sprechen vom Jugo, sonst >

STETER GESELLE Im Sommer weht der Maestrale. Gut so. Nur die Morgen- und Abendflaute nervt

SEGLER-SCHRECK In kaum einem anderen Revier bilden sich so häufig Wasserhosen wie in der Adria

unter der Bezeichnung Schirokko bekannt. Wie die Bora treibt der Jugo sein Unwesen in der Vor- und Nachsaison.

Initialzündung ist oft ein Kaltlufteinbruch, und zwar aus West via Südfrankreich und den Golf von Genua. Intensiviert sich der Kaltluftstrom, wachsen die Temperaturunterschiede zwischen zentralem und westlichem Mittelmeer. Das Genua-Tief verstärkt und weitet sich über das Tyrrhenische Meer nach Süden aus. Zum Druckausgleich fließt nun an der Ostflanke des Tiefs afrikanische Heißluft in das zentrale Mittelmeergebiet, Hauptrichtung ist die Adria. Die thermischen Gegensätze wachsen auf diese Weise weiter. Das wiederum verstärkt den Tiefdruckwirbel und hemmt ihn zunächst, nach Osten zu ziehen. Im Gebiet des Ionischen Meers und der Adria beginnt eine mehrtägige Südwindperiode.

Immerhin, der Jugo kommt nicht als dreister Überfall wie die Bora, er schleicht sich ins Revier. Am ersten Tag ein Hauch aus Südost, am zweiten kaum mehr als eine schwache Brise. Erst der dritte Tag bringt Stärke 3 bis 4 aus Süd bis Südost, in der südlichen Adria können es auch 4 bis 5 Beaufort sein.

Dabei weht der Jugo gleichmäßig, ohne Böen. Gleichzeitig verschlechtert sich das Wetter: Nach letzten sonnigen Abschnitten bei leichtem Dunst ziehen Schichtwolken auf. Die Sicht nimmt ab. Verantwortlich ist nicht nur die hohe Feuchtigkeit, die der Wind mit sich führt. Er hat auch jede Menge Saharastaub im Gepäck, der als rötlicher Belag an Deck landet. Dazu herrscht eine drückende Schwüle.

Ein klassisches Problemrevier bei Schirokko ist die Nord-Adria mit Venedig und Istrien. Zwar weht er hier mit kaum mehr als 3 bis 4 Beaufort. Dafür baut sich infolge des langen Weges über die gesamte Adria eine hohe See auf. Wehe dem Segler, der zwischen Grado und Chioggia bei vier bis fünf Meter Dünung auf Legerwall gerät! Dieselbe Wetterlage ist übrigens auch dafür verantwortlich, dass alljährlich große Teile Venedigs unter Wasser stehen.

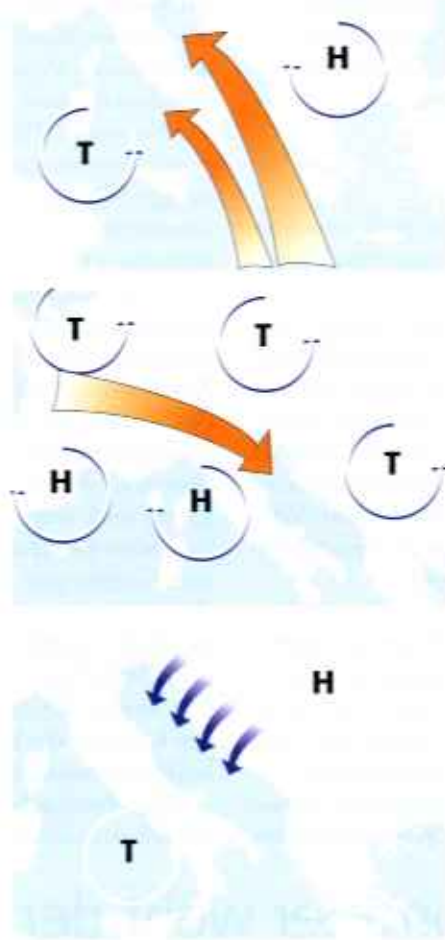
Stärkerer Druckabfall kündigt dann den letzten Akt an: Die Wol-

ken verdichten sich, und es beginnt zu regnen. Mit der nahenden Kaltfront des Genua-Tiefs steigert sich der Regen oft zum Wolkenbruch. Nicht selten bildet sie eine Linie, entlang derer gewittrige Starkregengebiete mit Sturmböen aus Südwest bis West heranziehen. Wandert das Zentrum des Tiefs nachfolgend über die nördliche Adria, schließt sich der Kreis: Dann folgt schlimmstenfalls sofort eine stürmische Bora-Wetterlage.

Etwas ganz anderes sind die oft zu beobachtenden Wasserhosen. Ab Juli/August nimmt die Instabilität der Atmosphäre über der Adria deutlich zu. Die Wolken türmen sich auch über dem Meer hoch auf, es kommt zu lokalen Schauern und Gewittern. Die Statistik weist dieses Seegebiet als eine der trombenreichsten Mittelmeerregionen aus. Als Tromben bezeichnen Meteorologen die meist 100 bis 200 Meter breiten Wolkenschläuche, in denen die Luft mit Sturm- oder gar Orkanstärke rotiert.

An deren Fuß wird Wasser angesogen und bildet eine meterhohe Mauer aus Gischt. Sie ist neben dem Wolkenrüssel das wichtigste Warnzeichen für Segler. Viele Schwerverletzte, gekenterte Yachten und an der Küste Schäden in Millionenhöhe gingen auf das Konto einer einzigen Wasserhose, die im vergangenen Sommer die Insel Murter überquerte.

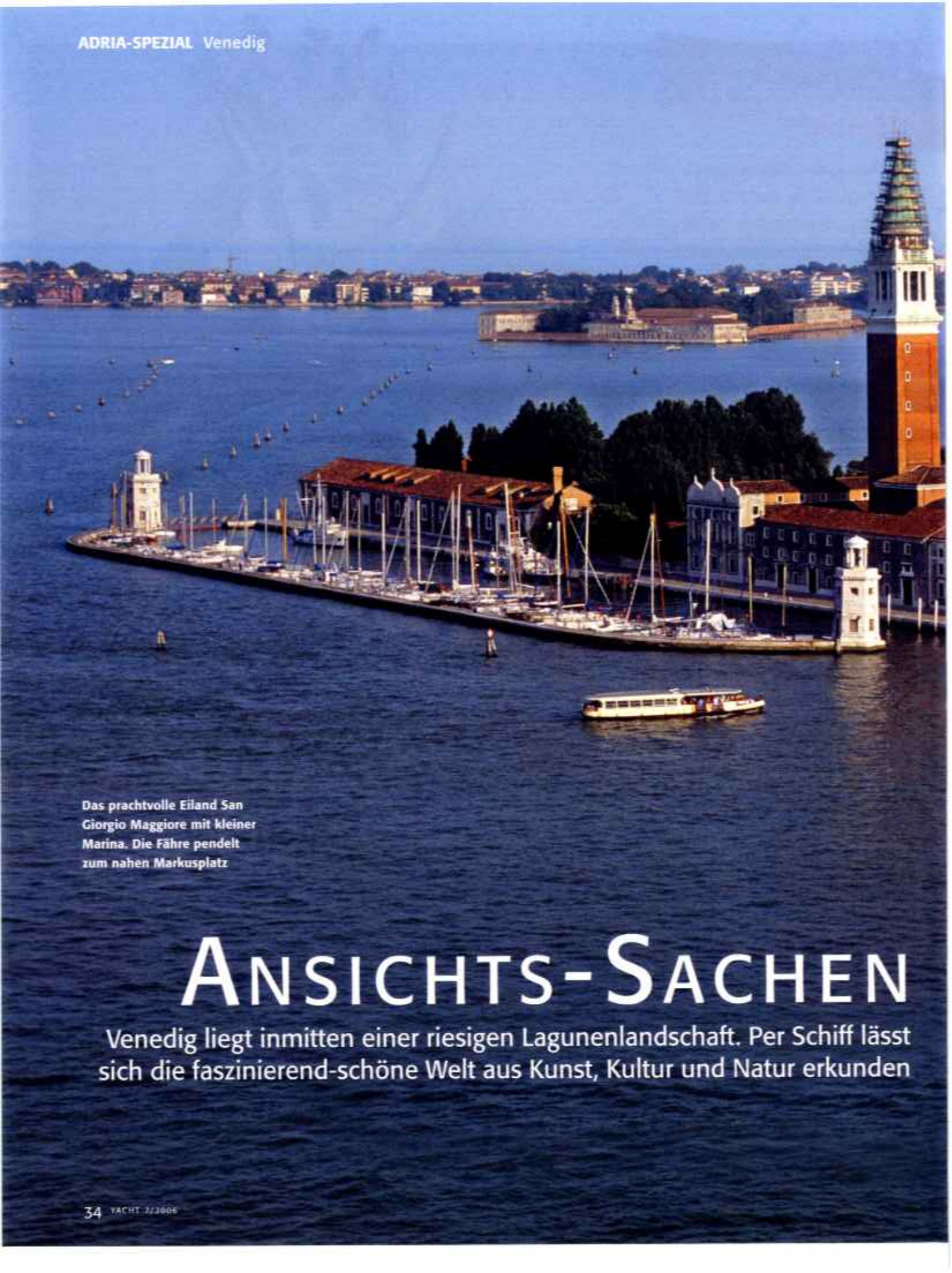
Meist verläuft eine Begegnung auf See jedoch glimpflich. Nicht nur, weil das Unheil schon aus der Ferne zu sehen ist, sondern auch, weil die meisten Segler das einzig Richtige tun: Segel bergen, Motor an und im rechten Winkel von der Zugrichtung der Wasserhose abdampfen. Wer hingegen aus lauter Neugier seinen Kurs beibehält, wird das unter Umständen teuer bezahlen müssen. *Dr. Michael Sachweh*



Oben: Schirokko. Hoher Luftdruck über dem Balkan, kräftiges Tief über dem westlichen Mittelmeer. Heiße Luft aus Afrika strömt ein.

Mitte: Maestrale. Hochdruck über dem westlichen Mittelmeer, geringe Luftdruckgegensätze.

Unten: Bora. Hochdruck über dem Balkan, dazu ein Tief über Süditalien oder der südlichen Adria



Das prachtvolle Eiland San Giorgio Maggiore mit kleiner Marina. Die Fähre pendelt zum nahen Markusplatz

ANSICHTS-SACHEN

Venedig liegt inmitten einer riesigen Lagunenlandschaft. Per Schiff lässt sich die faszinierend-schöne Welt aus Kunst, Kultur und Natur erkunden



Ein zarter Schleier liegt über der Lagune. Die Konturen zwischen Himmel, Meer und Küste verschwimmen. Die Sonne, die uns den gesamten Weg von Portoroz in Slowenien hinüber nach Venedig begleitet hat, versteckt sich hinter milchigweißem Dunst. Frühmorgens waren wir aufgebrochen. Kurs 264 Grad. 52 Seemeilen lagen vor uns. Istrien blieb im Kielwasser zurück.

Nun, acht Stunden später, gleiten wir an den endlos langen Sandstränden von Jesolo entlang, halten auf den Porto di Lido zu. Das ist die nördlichste der drei Einfahrten („Porti“) in die Lagune. Am Kopf des langen Leitdamms taucht der schwarz-weiß karierte Leuchtturm La Pagoda auf. Mehrere hundert Meter breit ist die Einfahrt. An Steuerbord die Halbinsel Cavallino, Backbord die mondäne Badeinsel Lido. Vorauf kleine Eilande und die Dächer Muranos, der Glasbläser-Insel. Mit einer Ansteuerung auf 300 Grad ist man vorerst auf der sicheren Seite.

Venedig, das ist eine riesige, 500 Quadratkilometer ausgedehnte Wasserlandschaft mit unzähligen Kanälen, Feuchtwiesen und Dutzenden teils verlassenen, teils bewohnten Inseln. Trotzdem, das berühmte Zentrum zieht magisch an. Vom Porto di Lido bis vor den Markusplatz sind es noch viereinhalb Seemeilen.

Spannung und Erwartung machen sich breit. Jeder an Bord war schon mal in der Stadt. Bisher aber stets mit dem Auto oder Zug über die lange Brücke vom Festland kommend. Sozusagen durch den Hintereingang. Denn in erster Linie ist Venedig für Schiffe gebaut. Die gibt es hier reichlich. Unversehens tummeln sich um uns herum kleine Fischerboote, Transportkähne, Arbeitsplattformen, Fähren, andere Segelyachten, Wassertaxis, Frachter, Motorboote und Passagierschiffe. Zwei Seemeilen weiter, wo der Canale di San Nicolo nach Süden schwenkt, wacht die Festung San Andrea auf der Insel Le Vignole. An ihren Geschützen kam in der langen Geschichte der einst >



DIE LAGUNE UND IHRE MARINAS

Marina	Wassertiefe	Liegeplätze	Telefon
1 Darsena Scofo Club	2,6 m	340	0039/041/531 06 25
2 Darsena D.E.C.	3,0 m	500	0039/041/531 01 61
3 Marina di Compalto	1,0 m	200	0039/041/90 05 69
4 Marina Porto Grande	3,0 m	408	0039/0422/82 32 63
5 Marina di Jesolo	4,0 m	488	0039/0421/97 14 88
6 Marina del Cavallino	3,0 m	400	0039/041/96 83 61
7 Marina Nautica dal Vi	3,0 m	400	0039/0421/97 14 86
8 Marina del Faro	2,5 m	100	0039/041/96 80 76
9 Darsena Faro	2,0 m	200	0039/0421/97 17 87
10 Marina di Lio-Grando	2,8 m	200	0039/041/96 60 44
11 Marina Vento di Venezia	2,8 m	100	0039/041/520 85 88
12 Diporto Velico Veneziano (St. Helena)	2,0 m	290	0039/041/523 19 27
13 Compagnia della Vela San Giorgio	2,0 m	80	0039/041/520 08
14 Consorzio Cantieristica Minore Veneziana	2,9 m	20	0039/041/521 27 81
15 Darsena Nautica Venezia	3,5 m	70	0039/041/520 56 00
16 Darsena Fusina	3,5 m	180	0039/041/547 00 55
17 Marina Ven Mar	2,5 m	70	0039/041/276 03 11
18 Marina Alberoni	2,5 m	70	0039/041/73 10 46
19 Marina di Chioggia	2,5 m	350	0039/041/40 05 30
20 Darsena Mosella Sottomarina	3,5 m	190	0039/041/40 49 93

mächtigen Seerepublik kein Boot ungewollt vorbei. Doch die Kanonen besiegelten auch den Untergang der freien Stadt. Zwei Schüsse auf französische Kriegsschiffe erzürnten 1797 Napoleon Bonaparte so sehr, dass er die längst alt und schwach gewordene Handelsmetropole zur Kapitulation zwang.

Wir folgen dem Canale di San Nicolo nach Süden und steuern wenig später westlich in den Canale di San Marco. Aufgrund seiner enormen Breite wird er auch Bacino, Becken, genannt. An Steuerbord liegt die Hauptinsel. Ein langer Kai zieht sich bis zum Markusplatz. Schiffe liegen daran längsseits. Wir machen ebenfalls kurz fest. Doch starker Schwell vertreibt uns bald wieder. Also weiter.

Venedig in all seiner Pracht liegt vor uns. Der Campanile vom Markusplatz erhebt sich voraus. Wir passieren Parkanlagen, das Gelände der Biennale, der internationalen Kunstausstellung. Kurz darauf säumen Gebäude den Kai. Ein großer schwarzer Anker markiert das Museo Navale. Kleinere Kanäle münden links und rechts unter eleganten Bogenbrücken in das Be-

cken. Ein mächtiger Kirchenkomplex erhebt sich aus dem Wasser: San Giorgio Maggiore, Werk des venezianischen Stararchitekten Andrea Palladio aus dem 16. Jahrhundert. Dann der Dogenpalast samt Seufzerbrücke. Schließlich gibt die Piazzetta mit ihren zwei Säulen den Blick auf Markusplatz mit Turm und Dom frei. An Bord klicken die Auslöser der Kameras im Sekundentakt. Wir sind mitten drin, manövrieren zwischen Linienfährschiffen, den Vaporetti, und Dutzenden Gondolieri.

Westlich vom Markusplatz zweigen zwei große Kanäle vom Bacino di San Marco ab. Der eine ist die grandioseste Wasserstraße der Welt, der Canal Grande. Befahren für Fremde verboten. Aber ein kleines Stück bis auf die Höhe des prachtvollen Kirchenkomplexes Santa Maria della Salute stecken wir unseren Bug doch hinein. Die Kirche mit ihrer riesigen weißen Kuppel ist auf einer Million Holzstämmen errichtet – unglaublich.

Dann umrunden wir die Dogana da Mar, die historische Zollstation. Sie ziert ein vergoldeter Globus, darauf eine Statue der Glücksgöttin Fortuna. Ein Hinweis auf den immensen Reichtum, den die Schifffahrt über Jahrhunderte der Stadt bescherte. Erst im Canale della Giudecca zeigt sich an den Ufern das venezianische Leben alltäglicher. Vom Wasser aus beobachten wir bum-

HANDELSMETROPOLE Die Venezier sind seit alters her Seefahrern verbunden. Das ist noch heute so

Erkundungsfahrt auf dem Canale di San Marco. Schiffe mit mäßigem Tiefgang finden Platz in der Marina auf St. Elena nahe dem Zentrum



melnde Passanten, eifrige Handwerker, volle Restaurants, die neue Statione Marittima. Aber auch immer wieder imposante historische Bauten, wie die Kirche Il Redentore auf der Insel Giudecca.

Wohin mit 2,8 Meter Tiefgang? Müdigkeit macht sich an Bord breit. Es wird Zeit für einen Liegeplatz. Nicht ganz einfach mit unserer Grand Soleil 50. In die wunderbar im Zentrum gelegene kleine Marina auf der Insel San Giorgio Maggiore, gegenüber dem Markusplatz, trauen wir uns nicht hinein. Ein Anruf im hübschen Diporto Velico Veneziano auf St. Elena ergibt ebenfalls, dass 2,8 Meter Tiefgang zu viel sind. Die Einfahrt sei etwas versandet. Die dritte Möglichkeit ist die etwas abseits liegende einfache Marina di

Lio Grado. An den äußeren Stegen ist die Wassertiefe mit vier bis fünf Metern für uns ausreichend. Also zurück bis vor den Porto di Lido, dann nach Norden, rund einhalb Meilen den Canale di Treporti hinauf.

Wir legen an, tanken Wasser und spazieren zu den Bars bei der nahen Vaporetto-Station Punta Sabbioni. Von hier könnte man mit dem Linienschiff problemlos zur Hauptinsel übersetzen. Wenn da nicht noch die Ankermöglichkeiten etwas weiter nördlich in der Lagune wären. Dort herrscht absolute Stille. Die Entscheidung fällt einstimmig. Nach einer Seemeile passieren wir die Vaporetto-Station Treporti. Nördlich davon geht es in den Canale di San Felice.

Jetzt zeigt sich die Lagune von einer anderen Seite. Kein Schiffsverkehr mehr. Lediglich ein Fischerboot >



THE NEW NAJAD 440.

THE NAJAD WAY OF LIFE.

Acht Modelle: 332, 380, 405, 440, 460, 490, 511 und 570
Design: judel/vrolijk & co, Dick Young Designs und Najadvarvet

DIAMOND Yachts GmbH, Börn 6, 24235 Laboe. Tel: 04343/42 27 0 Fax: 04343/42 27 20 E-mail: info@diamond-yachts.de
Najadvarvet AB, SE-473 31 Henån, Sweden. Tel: +46 (0)304 360 00 www.najad.com

www.diamond-yachts.de

NAJAD

GEGENSÄTZE Touristentrubel und verträumte Fischerdörfer – Venedig hat viele Gesichter

tuckert ab und zu vorbei. Um uns herum ausgedehnte Salzwasserwiesen, die so genannten Barene. Rückzugsgebiet für zahlreiche Tiere und Pflanzen. Inmitten dieser eindrucksvollen Wasserwelt lassen wir auf sechs Meter Tiefe unseren Anker fallen. Im schlammigen Grund hält er sofort. Wir werden auch beim nächtlichen Kentern des Gezeitenstroms keine Probleme bekommen.

Abends zieht Nebel über den Barene auf. In der Ferne sind Lichter und einige hohe Bauten zu erkennen, darunter der schiefe Kirchturm der bunten Fischerinsel Burano. Am nächsten Tag starten wir zu einem weiteren Streifzug auf eigenem Kiel durch die Lagunenregion. Erst zurück ins Zentrum, vorbei am Markusplatz bis Tronchetto und dann weiter nach Nordwesten in den Canale Vittorio Emanuele III. Nach zwei Seemeilen landen wir in einer bizarr anmutenden Industriewelt. Öltanks, Verladeeinrichtungen, Förderbänder und Frachter. Wir drehen nach Süden in den Canale Malamocco ab. Große Petrochemie-Anlagen. Dazwischen immer wieder Fabrikrüden.

Nach gut sechs Seemeilen ist der Spuk vorbei. Wir steuern nach Osten in den Canale Marghera. Beidseits öffnen sich die Wasserflächen der südlichen Lagune. Voraus taucht der Porto di Malamocco auf. Hier ginge es hinaus ins offene Meer. Wir aber drehen nach Süden in den Canale di San Pietro ab. Er führt uns zu einer der schönsten Inseln der Lagune: dem lang gestreckten Pellestrina. In Reihen liegen die Fischerboote vor bunten Orten. Vor dem Ufer zahlreiche Pfahlbauten. Ganze Ab-



Segelyacht im Canale Silone. Salzwiesen und Schilfgürtel prägen abseits des Stadtkerns die Lagune

schnitte der Insel bestehen nur aus einer Mauer und etwas Sandstrand. Die so genannten „Murazzi“ wurden von den alten Venezianern zum Schutz der Lagune vor den Stürmen der Adria gebaut. Nahe der Stadt Chioggia schließlich der dritte Porto. Wir nutzen ihn, gleiten wieder hinaus aufs Meer.

Heinrich Breidenbach



TÖRN-INFOS

Das Revier Lang gestreckte Inseln schützen die Lagune vor dem offenen Meer. Viele befahrbare Kanäle, aber auch viele ausgedehnte seichte Regionen. Seegang entsteht in der Regel nur dort, wo freie Wasserflächen sind. In Verbindung mit Gezeitenstrom kann das Wasser mitunter kabbelig werden.

Navigation & Seemannschaft Die schiffbaren Kanäle sind ein- oder beidseitig mit Dalben gekennzeichnet, die aus drei Pfählen bestehen. Die sind in Form eines Dreiecks in die Lagune gerammt, ihre Spitze sowie Nummerierung zeigt immer in Richtung Kanal. Der Gezeitenunterschied in der Lagune kann bis über einen Meter betragen. In den Kanälen setzt zum Teil beträchtlicher Strom. Dies beim Ankern und Festmachen sowie bei der Wahl des Liegeplatzes unbedingt beachten.

Häfen & Ankerplätze Die klassische Ankerbucht gibt es in der Lagune nicht. Yachten können in einsamen und breiten Kanälen ohne Linienschiffahrt ankern. Öffentliche Pfahlboxen oder Festmacherringe an Kaianlagen sind

meist den Einheimischen vorbehalten und dürfen von Bootstouristen allenfalls auf Nachfrage benutzt werden. Es gibt jedoch ausreichend größere und kleinere Marinas für Segelyachten (siehe Karte auf Seite 36).

Literatur & Seekarten Ein Gezeitenkalender (Callendario delle Maree) ist oft in den Broschüren der Marinas zu finden, aber auch in den Häfen, nautischen Geschäften und Buchhandlungen erhältlich. Eine ausführliche Beschreibung aller Marinas im nautischen Reiseleiter von Heinrich Breidenbach: „Die Lagune von Venedig, Häfen – Inseln – Wasserwege“, Edition Maritim, 19,90 Euro. Reiseleiter auf DVD und Video von H. Breidenbach/H. Peseckas: „Der Königsweg nach Venedig – mit dem Boot in die Lagune“, 18 Euro, Bestellung: Telefon 0043/664/326 56 53, www.koenigsweg-venedig.com. Seekarten „Laguna Veneta – Carta Nautica Turistica“, Verlag Belletti Editore, ca. 10 Euro, sowie „Laguna Sud di Venezia“ und „Laguna Nord di Venezia“, Verlag Centro del Libro, ca. 11 Euro.