



Text und Fotos: Randolph Nott und Renate Thieme

KROATIEN: EINES DER SCHÖNSTEN REVIERE EUROPAS

ÜBER 2000 JAHRE GESCHICHTE, EINE BEEINDRUCKENDE LANDSCHAFT, EINSAME BUCHTEN UND BESCHAULICHE BIS QUIRLIGE HÄFEN – KROATIEN HAT ALLES, WAS BOOTSAHNER WÜNSCHEN. MIT UNSERER GRAND STURDY 40.9 SEDAN ERLEBEN WIR KROATIEN AUS NEUER PERSPEKTIVE!

Um es gleich vorweg zu sagen: Wir waren seit Anfang der 80er Jahre mit diversen Booten auf der Adria unterwegs, erstmals jedoch mit einem so bequemen und sicheren Schiff! Unsere „Hippo“ trägt ihren Namen zu Recht. Obwohl die Adria oft als „Badewanne“ verspottet wird, kann es hier z. B. bei Bora, einem kalten Fallwind aus den Bergen, der mit hohen Windgeschwindigkeiten das Meer aufwühlt, sehr unangenehm werden. Bei Wetterbedingungen, bei denen unser alter, gediegener Motorsegler ächzte und man freiwillig zur Schwimmweste griff, macht die Linssen ihrem Namen alle Ehre und liegt wie ein großer, schwerer Hippo unbekümmert im Wasser. Aber wir wollen der Reihe nach berichten.

Nach einer Jungfernfahrt auf Maas, Waal und Rhein wurde uns das Schiff am 6. Juni 2013 in Izola (Slowenien) übergeben und wir konnten den Überstellungstörn auf dem neuen Schiff von Izola zu unserer „Heimat-Marina“ Simuni auf der Insel Pag (Kroatien) genießen. Während die Küste Sloweniens und Istriens noch stark befahren

war, wobei viele Hindernistonnen auf dem Meer unsere Aufmerksamkeit verlangten, wurde nach Überqueren der Kvarner Bucht und Verlassen der Küste Istriens der Schiffsverkehr trotz der Urlaubszeit immer weniger. Natürlich haben wir zuvor einen Halt z. B. in Rovinj eingelegt. Die Stadt hat eine lange, bewegte Geschichte und erhielt im 2. Jahrhundert von den Römern den Namen Ruginium, der von den Slawen im 7. Jahrhundert in Rovinj verändert wurde. Sehenswert ist nicht nur die Stadt selbst. Das Stadtbild ist von der abwechslungsreichen Geschichte geprägt, mit verwinkelten Gässchen, romanisch-gotischem Stadtbild, Elementen aus Renaissance, Barock und neoklassizistischen Bauten. Besonders auffällig ist die Basilika Sveta Eufemia. Der 60 Meter hohe Kirchturm aus dem 17. Jahrhundert trägt eine 4,70 m hohe Bronzestatue der heiligen Euphemia, der Schutzpatronin von Rovinj.

Ebenso sehenswert ist Pula, eine Stadt mit 7000-jähriger Geschichte. Sie wurde im Jahre 177 v. Christus von

den Römern erobert. Unter Kaiser Augustus wurde das Amphitheater erbaut, heute eine der Hauptsehenswürdigkeiten. Neben dem Amphitheater gibt es aus der augusteischen Zeit den Rom-und-Augustus-Tempel, die in Teilen erhaltene Stadtmauer mit Toren und die Überreste von zwei Theatern.

Nach gut 14-tägiger Seereise mit diversen Zwischenstopps an historisch bemerkenswerten Punkten und ebenso einsamen wie malerischen Buchten erreichten wir dann unseren Stützpunkt Simuni auf der Insel Pag. Hier sind wir schon viele Jahre zu Hause und schätzen die familiäre Atmosphäre einer der kleinsten Marinas der kroatischen Küste. Pag ist bekannt geworden durch Spitzen, die hier noch heute in mühevoller Handarbeit gefertigt werden, und durch den Schafskäse, der in zum Teil mit EU-Mitteln modernisierten Käsereien hergestellt wird. Hier wird die Milch von Schafen verarbeitet, die auf den meist sehr kargen Böden – oft scheinbar nur aus Geröll bestehend – auf der gesamten Insel und auch auf den meist unbewohnten Nachbarinseln gehalten werden. Ankert man in Buchten solcher unbewohnten Inseln (z. B. der Insel Maun), kann man durchaus erleben, dass die Schafe am Abend an den Strand kommen und Meerwasser saufen. Das und die salzigen Wiesen geben angeblich dem Käse seinen unverwechselbaren Geschmack. Besuchen sollte man auf jedem Fall auch die bis zu 1500 Jahre alten Olivenbäume an der Nordwestspitze der Insel Pag bei Lun. Wie auch auf anderen Inseln Kroatiens ist die Gewinnung von Olivenöl ein wichtiger Wirtschaftszweig.

Die Insel Pag, in Mitteldalmatien gelegen (ca. 1 Autostunde von Zadar entfernt), eignet sich hervorragend als



Ausgangspunkt für kürzere und längere Törns. Bei der Entscheidung für die Sedan „Longtop“ – also mit dem verlängerten Dach über der Plicht – standen unsere Erfahrungen im Revier Pate: intensive Sonneneinstrahlung,

die nicht nur das Meer erheblich erwärmt (schon im Juni trifft man auf bis zu 28° C), sondern eben auch dem Skipper und seiner Crew zu schaffen machen kann! Ein ideales Schiff somit für nicht sonnenverwöhnte „Nordlichter“. Allerdings ist die Schiffsform in der Adria weniger häufig und wir haben uns bereits daran gewöhnt, in jedem Hafen, den wir anlaufen, bestaunt zu werden! Auch Eigner schnittiger Yachten müssen einräumen, dass der Komfort der Linssen beeindruckend ist! Und das auch bei rauer See und Bedingungen, die schon für Segler eine Herausforderung sind und die schnellen, schnittigen Yachten zur Hafepause zwingen.

Soviel zum Schiff. Im Juni 2014 haben wir unseren Aufenthalt in Kroatien zunächst für einige kurze Trips genutzt, wovon hier die Rede sein soll. Von der ACI Marina Simuni geht es an der quirligen und insbesondere bei jungen Kroatiensbesuchern beliebten Hafenstadt Novalja vorbei mit Kurs 330° entlang der Insel Pag auf Rab zu. Auf Steuerbord sieht man die bereits erwähnten alten Olivenbäume bei Lun. Nahe der Landspitze liegt das verschlafene Örtchen Tovarnele. In Höhe der Untiefentonne ändern wir unseren Kurs auf 350° und laufen direkt die Bucht Cifnata an. Der Sandgrund bietet ideale Ankermöglichkeiten, allerdings ist die Bucht tagsüber stark von Ausflüglern frequentiert, die dann aber am Abend mit kleinen Yachten oder dem Service von Taxibooten die Bucht wieder verlassen. Wir erreichen dieses Zwischenziel mit gemächlichen 5,5 Knoten in knapp 5 Stunden und richten uns für die Nacht ein. Wir genießen die Stille am Abend und laufen nach dem Frühstück aus mit Kurs auf den Hafen Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Begrüßt werden wir von den markanten vier Glockentürmen der auf einem steilen Felsrücken erbauten Altstadt. Vor der Hafeneinfahrt Rab kam uns eine ganze Armada kleiner und größer Boote entgegen, die auf uns den Eindruck eines Mückenschwarms machten und die auf dem Weg in die zahlreichen Badebuchten waren! Uns war das sehr recht, hatten wir doch mehr Platz im Hafen. Gegenüber dem Kai des Stadthafens liegt die Marina, in der man sehr bequem anlegen kann. Allerdings ist es auch, gegen Entrichtung von 20 Kuna/Stunde (ca. 2,50 Euro) möglich, im Stadthafen an eben dieser Kaimauer längsseits zu gehen. Mit dem Bug- und Heckstrahlruder der Linssen ist dieses „Einparken“ völlig problemlos! Der Vorteil: Man ist gleich in der Altstadt und muss nicht das Hafenbecken umrunden, was beim Festmachen in der Marina notwendig ist. Rab, über 2000 Jahre alt, hat mit seinen kleinen Gassen und vielen Kirchen ein ganz eigenes Flair. Es gilt neben Rovinj und Zadar als drittes kulturhistorisches Kleinod Nordkroatiens. Man trifft auf gediegene Restaurants, wovon nur 2 beispielgebend erwähnt werden sollen. Da ist zum einen das „Paradiso“, ein stilvolles Restaurant (kroatisch Restoran) im Gebäude der al-



ten Stadtloggia und des Cernota-Palastes, das auch eine eigene Bildergalerie hat, in die der interessierte Besucher vom Hausherrn gern geführt wird. Der Slijovica ist aus eigener Herstellung wie auch der angebotene Hauswein. Die Verbindung zur Kunst zeigen auch Objekte, die dem Lokal eine exklusive Atmosphäre verleihen (Bild: Glaskunst).

Einen rustikal-gediegenen Stil pflegt die Konoba „Rab“. Als uriges Lokal mit Holzgebälk und einladender Galerie ist die Konoba besonders wegen der hervorragenden und durchaus preiswerten Küche eine Empfehlung. Auffallend ist, dass die jungen Leute in Kroatien für die Kommunikation Englisch bevorzugen, wobei Ältere Deutsch meist viel besser verstehen. Grundsätzlich gibt es jedoch keinerlei Verständigungsprobleme. Im Übrigen waren wir auf diesem Törn zu fünft auf der Linssen – und niemand hat sich in seiner Bewegungsfreiheit eingeengt gefühlt (was sicher damit zu tun hat, dass die Plicht viel Platz bietet, allerdings bei Regen eine Persenning notwendig ist).

Nach einem guten Essen und einer ausgedehnten Stadtbesichtigung sind wir am Abend ausgelaufen, um noch einmal in der Cifnata zu nächtigen. Von dort ging es dann am nächsten Morgen mit Steuerkurs 253° weiter zur Insel Cres. Bei der Überfahrt hat uns tatsächlich eine mittelschwere Bora „erwischt“, die es sinnvoll erscheinen ließ, in der Bucht Toverascica auf Cres einen Zwischenstopp mit Übernachtung einzulegen. Dies auch, um unsere weniger bootserfahrenen Gäste nicht zu überfordern. Am nächsten Tag haben wir dann die Insel im Südosten umrundet und sind sehr bequem zwischen den Inseln Cres auf Steuerbord und Losinj auf Backbord durch den Losinjski Kanal zum Städtchen Osor gefahren. Bei Osor sind die Inseln Cres und Losinj durch einen vor mehr als 2000 Jahren geschaffenen, 11 m breiten Kanal getrennt. Die Brücke wird 2 x täglich (09:00 und 17:00 Uhr) geöffnet. Für die wartenden Schiffe gibt es ein Bojenfeld und eine gut gekennzeichnete Fahrinne. Das Bojenfeld bot uns Gelegenheit festzumachen und mit dem Zodiac an Land zu

gehen. Wir haben das Beiboot mit einem Elektroaußenborder von Torpedo ausgestattet, der mit ca. 4 PS ein elegantes und (fast) geräuschloses Fahren ermöglicht.

Osor war zu Zeiten der Römer ein strategisch bedeutender Stützpunkt mit ca. 20.000 Einwohnern, da hier der Seeweg von Aquileia nach Salonae durch den Osorer Kanal führte. Geschützt von starken Stadtmauern gab es mehrere Tempel, ein Forum, Theater und Paläste. Der Hafen war Sitz der Marine von Ravenna und die Stadt wurde 530 Bischofssitz. Später wurde sie von den Sarazenen verwüstet und versank in der Bedeutungslosigkeit. Heute trifft man auf ein Dorf mit knapp 100 Einwohnern, aber sehenswerten Relikten aus alter Zeit.

Uns führte der Weg weiter auf einem Steuerkurs von 148° vorbei an Losinj auf Steuerbord (STB) und Orjule (Backbord, BB) zur Insel Ilovik. An der Südostspitze von Losinj befindet sich eine kleine unbewohnte Insel (Kozjak), die wir auf BB umrunden, um auf der Westseite der Insel Ilovik nach einer geeigneten Ankerbucht Ausschau zu halten. Wir entschließen uns, im Süden der Insel in der Bucht Pažine vor Anker zu gehen und den Tag ausklingen zu lassen.

Am nächsten Morgen nehmen wir Kurs (132°) auf Ugljan. Es geht vorbei an Silba (auf BB) und Premuda und Ist (auf STB). An der Südspitze der Insel Silba müssen wir den Kurs noch einmal geringfügig korrigieren, um vorbei an Sestrunj (STB) mit den vorgelagerten Inseln Tri Sestrice die Insel Ugljan zu erreichen. Wir machen fest in der Marina „Olive Island“ bei Sutomiscica. Dort treffen wir auf eine neu errichtete Marina, die keine Wünsche offen lässt.

Nach einer erholsamen Nacht in der Marina und Auffüllen der Vorräte (einschließlich Wasser) nehmen wir Kurs auf Zadar. Ugljan und Zadar trennt der Pasmanski Kanal den wir in weniger als einer Stunde überquert haben, um dann in der Stadtmarina festzumachen. Diese Marina ist sehr eng und für ein 40-Fuß-Boot eine gewisse Herausforderung. Die naturgemäß etwas schwerfällige Linssen meistert dies mit Einsatz von Heck- und Bugstrahlruder problemlos – ohne die zusätzlichen Ruder wäre es allerdings extrem schwierig. Empfehlen können wir diese Marina nicht, da sie sehr teuer und überlaufen ist. Für die wenigen Stunden, die wir zur Stadtbesichtigung hier festgemacht haben, wurden gleich die Kosten für 24 Stunden berechnet (inkl. nicht benötigtem Wasser und Strom!), wohingegen es in allen anderen Marinas durchaus üblich ist, auch einen Tarif für einen halben Tag anzubieten. Hier bleibt man entweder die volle Zeit oder weicht auf die Marina Borik aus! Zadar selbst ist, wie bereits erwähnt, ein Kleinod, dessen Besichtigung lohnt. Kein Wunder, dass hier auch die Aida-Schiffe anlegen. Die regelmäßige

KROATIEN: EINES DER SCHÖNSTEN REVIERE EUROPAS

ein- und auslaufenden Fähren benötigen ebenfalls viel Platz und damit ist man insbesondere nach Tagen großer Ruhe froh, wieder aus dem Getümmel herauszukommen.

Auf dem Rückweg zur Insel Pag machen wir dann noch einmal vor der Insel Vir Station und erleben einen großartigen Sonnenuntergang, der für den „Zadar-Stress“ entschädigt.

Nach diesem Törn bleibt uns festzuhalten, dass die Sedan aus unserer Sicht als Longtop ein ideales Schiff für dieses Revier ist. Nach Eintritt Kroatiens in die EU haben sich auch die Konditionen für Yachten verändert. Es geht nicht mehr um die Bootslänge wie bisher, sondern um die Motorstärke. Für uns ist damit das Permit in diesem Jahr deutlich günstiger geworden!

Wir fahren unsere Hippo mit einer Motordrehzahl von 1800 bis 1850 U/min und erreichen damit 5,5 bis 6 kn (Dieselverbrauch: ca. 5 l/h). Das ist im Vergleich zu den sonst hier üblichen Yachten zwar langsam, aber wir haben ja auch Zeit! Mancherorts wird von Entschleunigung gesprochen – hier haben wir sie! Dafür ist das Schiff äußerst zuverlässig und verhält sich auch bei unruhiger See sehr gutmütig. Das Platzangebot ist, selbst wenn einmal Besuch kommt, ausreichend und die vorhandenen Stauräume haben wir zu schätzen gelernt. Eine Fritz!Box und ein daran angeschlossener Stick verbinden uns via Internet mit dem Rest der Welt und es ist für ein stabiles WLAN-Netz an Bord für alle Handys-, iPad und sonstigen Compu-

ter gesorgt. Nicht bedacht hatten wir, hierfür noch eine zusätzliche Außenantenne installieren zu lassen, und so müssen wir uns mit einer nachgerüsteten Antenne mit Magnetfuß behelfen, die in Bereichen mit schwachem Empfang durch das Schiebedach nach Außen gestellt wird. Zum Standard in diesem Gebiet gehören Bug- und Heckstrahlruder und ein Autopilot. Ebenso sehen wir die Möglichkeit, die Plicht bei schlechtem Wetter mit einer Persenning zu schließen, für absolut notwendig an.

Abschließend wollen wir festhalten, dass Linsen nicht nur hochwertige Schiffe baut, sondern auch einen erstklassigen Service bietet. Damit hat man sozusagen die Garantie, dass die „schönsten Wochen des Jahres“ so werden, wie wir es erwarten: Entspannung pur!

