



Tekst en foto's: Randolph Nott & Renate Thieme

KROATIË: ÉÉN VAN DE MOOISTE VAARGEBIEDEN VAN EUROPA

EEN GESCHIEDENIS DIE RUIM 2000 JAAR TERUGGAAT, EEN INDRUKWEKKEND LANDSCHAP, EENZAME BAAIEN EN LIEFLIJKE HAVENS, VARIËREND VAN HEEL STIL TOT JUUST HEEL LEVENDIG – KORTOM, KROATIË HEEFT ALLES WAT EEN PLEZIERVAARDER ZICH WENST. MET ONZE GRAND STURDY 40.9 SEDAN BELEVEN WIJ KROATIË VANUIT EEN HEEL NIEUW PERSPECTIEF!

En om maar meteen met de deur in huis te vallen: we hebben sinds begin jaren 1980 met diverse boten op de Adriatische Zee gevaren, maar nog nooit hadden we zo'n comfortabel en veilig schip! Onze Hippo draagt zijn naam met recht. Hoewel de Adriatische Zee soms spottend de 'badkuip' wordt genoemd, kan het bijvoorbeeld bij een bora (een koude valwind die vanuit de bergen met hoge snelheid over zee waait) zeer onaangenaam worden. Bij weersomstandigheden waarbij onze oude, gedegen motorzeilboot begon te kraken en je automatisch naar de zwemvesten greep, doet de Linssen zijn naam eer aan en ligt hij als een groot, zwaar nijlpaard onbekommerd in het water. Maar laten we bij het begin beginnen.

Na een maidentrip op de Maas, Waal en Rijn werd het schip op 6 juni 2013 in Izola (Slovenië) aan ons opgeleverd en konden we beginnen aan onze eerste trip op het nieuwe schip: van Izola naar onze thuishaven Simuni op het Kroatische eiland Pag. Langs de kust van Slovenië en Istrië is het nog vrij druk met andere scheepvaart, zodat

we goed moesten opletten om alle tonboeien op zee goed te omzeilen. Maar nadat we de Kvarnergolf waren overgestoken en de kust van Istrië hadden verlaten, werd het ondanks het feit dat het vakantie seizoen in volle gang was, steeds rustiger. Natuurlijk hebben we eerst nog op diverse plaatsen aangelegd, zoals in Rovinj. Deze stad kent een bewogen geschiedenis. In de tweede eeuw kreeg het van de Romeinen de naam Ruginium, wat door de Slaven in de 7^e eeuw is veranderd in Rovinj. De stad is zeer bezienswaardig. Het stadsbeeld vormt een afspiegeling van de rijke historie, met nauwe straatjes, Romaans-Gotische gebouwen, elementen uit de Renaissance en Barok en Neoclassicistische bouwwerken. Een bouwwerk dat de bezoeker niet kan missen is de St. Euphemia-kathedraal. Op de 60 m hoge kerktoren uit de 17^e eeuw staat een bronzen beeld van St. Euphemia, beschermheilige van Rovinj.

Een stad die net zo bezienswaardig is, is Pula. De geschiedenis van deze stad gaat wel 7000 jaar terug. De stad

werd in het jaar 177 v. Chr. veroverd door de Romeinen. Onder keizer Augustus werd het amfitheater gebouwd, vandaag de dag een van de belangrijkste bezienswaardigheden van de stad. Naast het amfitheater zijn er ook nog de goed bewaard gebleven Tempel van Augustus, de deels bewaard gebleven stadsmuur met stadspoorten en de overblijfselen van twee theaters.

Na een zeereis van ruim 14 dagen met diverse tussenstops, waarin we naast interessante historie ook getraceerd werden op schilderachtige baaien, kwamen we aan bij onze thuishaven Simuni op het eiland Pag. Hier voelen we ons reeds vele jaren thuis. We zijn erg gehecht aan de vriendelijke sfeer in een van de kleinste jachthavens aan de Kroatische kust. Pag staat niet alleen bekend om zijn kantwerk, dat ook nu nog met eindeloos geduld met de hand wordt gemaakt, maar ook om zijn schapenkaas, die in (deels met EU-subsidie gemoderniseerde) kaasmakerijen wordt gemaakt. In de kaasmakerijen wordt de melk van de schapen verwerkt die hier op het hele eiland en ook op de meeste van de onbewoonde buureilanden leven op de zeer schrale grond, die op het oog vaak alleen bestaat uit keien en kiezels. Als je voor anker gaat in een van de baaien van een dergelijk onbewoond eiland (zoals het eiland Maun), zul je vaak zien dat de schapen 's avonds naar het strand komen om van het zeewater te drinken. Door het zoute water en het zilte gras krijgt de kaas een heel unieke smaak. Wat ook absoluut de moeite van een bezoek waard is, zijn de 1500 jaar oude olijfgaarden aan de noordwestkant van het eiland Pag, bij Lun. Net als op de andere Kroatische eilanden is olijfolie een belangrijke bron van inkomsten.



Het eiland Pag, ongeveer 1 uur rijden vanaf Zadar in Mid-den-Dalmatië, is zeer geschikt als uitvalsbasis voor kortere en langere boottochten. Bij de keuze voor de Sedan 'Longtop' – dus het langere dak over de kuip – hebben we

zeker onze ervaringen uit dit gebied mee laten spelen: de zon, die niet alleen de zee flink verwarmt (in juni is de zeewatertemperatuur soms al 28° C), maar ook ongenadig kan branden op de schipper en zijn bemanning! Een ideaal schip dus voor de minder zonverwende 'noorderlingen'. Overigens is de vorm van het schip in dit gebied tamelijk uniek, dus we zijn eraan gewend geraakt dat wij in iedere haven waar wij komen, de nodige bekijks hebben. Ook bezitters van ranke schepen moeten toegeven dat het comfort van de Linssen indrukwekkend is! En dat geldt ook bij ruwe zee en omstandigheden die zelfs voor zeilers een uitdaging vormen en die snelle, ranke jachten nopen om hun toevlucht tot een haven te zoeken.

Tot zover het schip. In juni 2014 hebben we tijdens ons verblijf in Kroatië voor het eerst een aantal korte trips gemaakt, waarvan we hierbij verslag doen. Vanaf de ACI-jachthaven Simuni varen we langs de levendige en met name bij jonge toeristen zeer populaire havenstad Novalja, verder bij een koers van 330° in de richting van Rab, langs het eiland Pag. Aan stuurboord zien we de reeds genoemde oude olijfgaarden bij Lun. Vlakbij de landpunt ligt het slaperige dorpje Tovarnele. Ter hoogte van de ondiepteton wijzigen we onze koers naar 350° en varen we rechtstreeks aan op de baai Cifnata. De zandgrond biedt ideale mogelijkheden om voor anker te gaan, maar overdag is de baai vol met dagjesmensen, die dan 's avonds weer met kleine jachten of taxiboot de baai verlaten. Wij bereiken deze tussenstop met een relaxte 5,5 knopen in nog geen 5 uur en maken ons klaar voor de nacht. We genieten van de stilte van de avond en lichten na het ontbijt het anker om koers te zetten naar de haven van Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Van verre zien we al de vier markante klokkentorens van de oude stad, gebouwd op een steile rots. Voordat we de haven van Rab binnenvoeren, kwam ons een hele armada van grote en kleine boten tegemoet. Het leek net een enorme zwerm muggen. En allemaal waren ze op weg naar een van de mooie baaien in de buurt om te zwemmen en te zonnebaden. Wij vonden het prima: nu was er voor ons meer plaats in de haven. Tegenover de kade van de gewone stadshaven ligt de jachthaven. Hier is alle ruimte om aan te leggen. Maar tegen een kleine vergoeding van 20 kuna/uur (ca. 2,50 euro) is het ook mogelijk om in de gewone stadshaven langs de kademuur aan te leggen. Met de boeg- en hekschroef van de Linssen is het 'inparkeren' geen enkel probleem! Het voordeel: je bent gelijk in de oude stad en je hoeft niet om het havenbekken heen te lopen, zoals wanneer je in de jachthaven aanlegt. Het stadje Rab is ruim 2000 jaar oud, en heeft met zijn kleine steegjes en vele kerken een geheel eigen sfeer. Rab geldt naast Rovinj en Zadar als een van de drie cultuurhistorische pareltjes van Noord-Kroatië. Er zijn volop restaurants waar je



heerlijk kunt eten. We noemen er hier slechts twee. Als eerste 'Paradiso', een stijlvol restaurant (in het Kroatisch 'Restoran'), dat is gevestigd in het gebouw van de oude stadsloggia en van het Cernato-paleis. Het heeft een eigen schilderijengalerie, waar de restauranthouder graag een rondleiding geeft aan geïnteresseerde bezoekers. De slivovitsj is hier zelfgemaakt, net als de huiswijn die op de kaart staat. Ook de aanwezige kunstobjecten, die het restaurant een zeer eigen sfeer geven, laten zien dat kunst en eten hier bij elkaar horen.

Een meer rustiek restaurantje is de konoba 'Rab'. Een konoba is een soort taverne, en met zijn houten balken en uitnodigende galerij is deze vooral wegens de uitstekende maar betaalbare keuken zeker een aanbeveling waard. Opvallend is dat jonge mensen in Kroatië vaak het liefst Engels praten, terwijl de oudere Kroaten meestal het Duits beter verstaan. Maar over het algemeen kun je je goed verstaanbaar maken. Overigens waren we bij deze reis met z'n vijven op de Linssen. En niemand heeft het gevoel gehad dat hij of zij in zijn of haar bewegingsruimte werd beknot (wat met name te danken is aan het feit dat de kuip heel ruim is, hoewel er bij regen een dekzeil nodig is).

Na een goede maaltijd en uitgebreide sightseeing in de stad, zijn we 's avonds weer uitgevaren, waarbij we nog een keer in de Cifnata-baai hebben overnacht. Van daaruit varen we de volgende ochtend bij een koers van 253° verder in de richting van het eiland Cres. Tijdens de vaartocht werden we inderdaad overvallen door een middelzware 'bora', zodat het ons verstandig leek om in de baai Toverascica van het eiland Cres een tussenstop te maken en daar te overnachten. Dit deden we ook om onze wat minder ervaren medepassagiers enigszins te ontzien. De volgende dag zijn we in zuidoostelijke richting langs het eiland gevaren om vervolgens rustig onze weg te vervolgen tussen de eilanden Cres (aan stuurboord) en Losinj (aan bakboord) door het Losinjski-kanaal naar het stadje Osor. Bij Osor zijn de eilanden Cres en Losinj gescheiden door een meer dan 2000 jaar geleden gegraven

kanaal van 11 m breed. De brug wordt twee keer per dag geopend: om 9.00 en om 17.00 uur. Voor de wachtende schepen ligt er een boeienveld en een duidelijk afgebakende vaargeul. Het boeienveld bood ons de gelegenheid om af te meren en met de Zodiac aan land te gaan. Onze bijboot is voorzien van een 4 pk elektrobuitenboordmotor van Torpedo, die ervoor zorgt dat de boot rustig en (bijna) geruisloos vaart.

Osor was in de tijd van de Romeinen een strategische locatie met ca. 20.000 inwoners. Het kanaal van Osor maakte namelijk deel uit van de vaarweg van Aquileia naar Saloniae. De stad had dikke stadsmuren en binnen de muren bevonden zich tempels, een forum, theaters en paleizen. Het was ook de thuishaven van de marine van Ravenna. In 530 werd het een bisschopszetel. Later werd de stad verwoest door de Saracenen en verloor deze haar betekenis. Tegenwoordig tref je hier een dorp aan met nauwelijks 100 inwoners, maar met zeer bezienswaardige overblijfselen uit de oudheid.

We voeren verder en koersten met 148° aan op het eiland Ilovik, waarbij we langs Losinj (aan stuurboord) en Orjule (aan bakboord) voeren. Aan de zuidoostkant van Losinj ligt een klein, onbewoond eiland (Kozjak), dat we aan bakboordzijde voorbij voeren, om vervolgens aan de westkant van het eiland Ilovik uit te kijken naar een geschikte baai om voor anker te gaan. We vonden ten zuiden van het eiland in de baai Pažine een geschikte overnachtingsplek, waarna de dag rustig ten einde liep.

De volgende ochtend hebben we koers gezet (132°) naar Ugljan. We voeren langs Silba (aan bakboord) en Premuda en Ist (aan stuurboord). Ten zuiden van Silba moesten we nog een keer licht van koers veranderen om goed langs Sestrunj (stuurboord) met de ervoor gelegen Tri Sestrice-eilanden te komen en het eiland Ugljan te bereiken. We meerden af in de jachthaven 'Olive Island' bij Sutomiscica. Daar is een nieuwe jachthaven gebouwd, die van alle gemakken is voorzien.

Na een rustige nacht in de jachthaven en nadat we onze voorraden (inclusief water) hadden bijgevuld, zetten we koers naar Zadar. Tussen Ugljan en Zadar ligt het Pasmanski-kanaal, dat we in minder dan een uur doorvoeren, waarna wij aanlegden in de jachthaven van Zadar. Dit is een zeer nauwe jachthaven en echt een uitdaging voor een 40-voets boot. De door haar bouw enigszins trage Linssen had hier echter helemaal geen problemen mee, mede dankzij de combinatie van de hek- en boegschroef. Wij vinden dit echter geen jachthaven om aan te raden: de haven is heel duur en heel druk. Voor de paar uur dat we hier hebben aangelegd om de stad te bezichtigen, werd ons direct het volle pond van 24 uur in rekening gebracht (incl. water en stroom, wat we helemaal niet

KROATIË: ÉÉN VAN DE MOOISTE VAARGEBIEDEN VAN EUROPA

gebruikt hebben). Dit is zeer ongebruikelijk in jachthavens: de meeste havens hebben ook een tarief voor een halve dag. Dus je kunt hier beter óf een volle dag blijven, óf uitwijken naar de jachthaven Borik. Zadar zelf is, zoals we al zeiden, een parel. Absoluut een bezoek waard. Het is geen wonder dat hier ook AIDA-cruiseschepen aanleggen. De veerboten die hier constant binnen- en uitvaren, vragen ook de nodige ruimte, en dan ben je echt blij (vooral als je daarvoor je dagen in alle rust hebt doorgebracht) wanneer je alle drukte weer achter je laat.

Op de terugweg naar het eiland Pag gaan we dan nog één keer voor anker voor het eiland Vir, en beleven we een prachtige zonsondergang die alle Zadar-stress doet vergeten.

Na deze tocht weten we het zeker: de Sedan is volgens ons vanwege zijn longtop een ideaal schip voor dit gebied. Na de toetreding van Kroatië tot de EU zijn ook de voorschriften voor jachten veranderd. Niet de lengte van het schip is meer doorslaggevend, maar het motorvermogen. Daardoor was de vaarvergunning voor ons dit jaar ook nog eens veel goedkoper!

We varen met onze Hippo een toerental van 1800 tot 1850 toeren/min en bereiken daarmee 5,5 à 6 kn (dieselverbruik: ca. 5 l/uur). Dit is weliswaar langzaam in vergelijking met de meeste jachten hier, maar we hebben alle tijd! Er wordt overal over onthaasting gesproken – nou, we voegen hier de daad bij het woord! Tegelijk is het een

uiterst betrouwbaar schip en heeft het ook bij ruwe zee een zeer stabiele ligging. De ruimte aan boord is (zelfs wanneer we bezoek hebben) voldoende en de beschikbare opslagruimte weten we nu te waarderen. Via een FRITZ!Box en bijbehorende stick zijn we verbonden met internet en daarmee met de rest van de wereld. We beschikken daarmee over een stabiel WLAN-netwerk aan boord voor smartphone, tablet en laptop. We hadden er echter niet aan gedacht om hiervoor nog een extra buitnantenne te laten installeren, en dat betekent dat we ons nu moeten behelpen met een zelf gekochte antenne met magneetvoet, die op plekken waar de ontvangst slecht is, door het schuifdak heen buiten wordt opgesteld. Tot de uitrusting voor dit gebied zijn een boeg- en hekschroef en een autopiloot moeten aan te bevelen. Wij vinden het daarnaast ook absoluut noodzakelijk dat de kuip bij slecht weer afgedekt kan worden door middel van het zeildoek.

Tot slot willen we nog kwijt dat Linszen niet alleen hoogwaardige schepen bouwt, maar ook eersteklas service biedt. Daarmee heb je de garantie dat de ‘mooiste weken van het jaar’ bieden wat je ervan verwacht: pure ontspanning!

