

GIFTFREIE ANTIFOULINGS WENIG ANGEBOT, VIEL VERWIRRUNG

13.03.02 • Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 € • Schweiz sFr 7,50

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN



**Kroatien-Report – Teil II
DIE SCHÖNE ADRIA**

ZEITLOSE ELEGANZ

Comet 38 im Test

INNOVATIVE TECHNOLOGIE

GFK-Bootsbau im Wandel

SCHÜTZENDE HAUBE

Sprayhoods im Detail

GLORREICHE DEUTSCHE

illbruck im Siegestaumel

Bevelux 4,50 € • Frankreich 5,15 € • Italien 5,15 € • Portugal (Cont.) 5,15 € • Spanien 5,15 € • Griechenland 5,90 € • Slowenien 10,90 Sfr • Ungarn Ft 120 • Printed in Germany • H 74 40



Die neue Liebe zu alten Schiffen

Alles über die Klassiker-Szene – ihre Fans, ihre Förderer, ihre Yachten

Der Süden schließt auf



Das Gebiet zwischen Rogoznica und Dubrovnik ist noch nicht so populär wie der quirlige

Mit seinen lebhaften Altstädten, mit Hunderten kleiner Inseln im Abstand von wenigen Meilen und der idealen Anbindung an Südeuropas Autobahnen ist der Norden Kroatiens praktisch das Hausrevier vieler deutscher Mittelmeersegler. Doch das Land hat zwei Gesichter – in seinem Süden herrscht weithin Ruhe, zudem stellt das Revier höhere Ansprüche.

Statt eines Labyrinths aus kleinen Eilanden prägen die größeren Inseln Brač, Hvar, Korčula oder Pelješac das Segel-

gebiet im Süden. Hier sind es schon einmal zehn bis zwanzig Meilen bis zur nächsten Bucht, und der Wind weht konstanter als im oft flautengeplagten Norden. Darüber hinaus hat die Nachsaison hier einen speziellen Reiz, dann ist es klimatisch deutlich milder.

Das gemächlichere Tempo liegt – neben der beschwerlichen, langen Anreise für Besucher – daran, dass der Süden noch mit den Auswirkungen des nahen Balkankriegs zu kämpfen hatte, als Touristen und Segler in den friedlichen Norden bereits

zurückgekehrt waren. Doch im vergangenen Jahr kam es sogar in Süddalmatien zu Platzproblemen. Nicht verwunderlich, denn Marinas waren hier schon immer spärlicher gesät als im Norden.

Doch Erweiterungen und Ausbauten sind bereits in Planung, einige sogar schon fast realisiert: Die Marina Frapa in Rogoznica stellt Mitte April zwei neue Steganlagen fertig. Bei der Rezeption entsteht ein neuer T-Steg für 70 Transityachten, im Südteil des Hafens kommen 50 Dauerplätze dazu.



Während der Balkan-
krise gemieden,
heute Publikums-
magnet: Dubrovnik

Norden. Doch es entwickelt sich sprunghaft. Teil zwei unseres Kroatien-Reports

Die gestiegene Nachfrage sorgt allerdings auch für Preissteigerungen: Ein Jahresplatz für eine 13 Meter lange Yacht kostet jetzt mit 2439 Euro gut 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Dafür sind alle Preise für Tagesgäste gleich geblieben: Je nach Saison müssen für ein Schiff derselben Länge zwischen 35 und 46 Euro gezahlt werden. Die Marina Frapa entstand vor vier Jahren und wurde von vornherein als vielseitiges Projekt konzipiert. Apartments und Hotelzimmer im Marina-Gebäude ergänzen das Angebot. Wer zur

Anmeldung seines Schiffs ins Gebäude kommt, wähnt sich eher an einem Hotelempfang denn in einem Hafenbüro. Die Marina gehört zu den ersten Privathäfen Kroatiens und wurde mit deutschen Geldern finanziert. „Überhaupt sind die deutschsprachigen Segler unsere wichtigsten Kunden“, sagt der Marina-Direktor Jure Mula.

Dass einige unerschrockene Segler auch noch nach Südkroatien kamen, als ein paar Dutzend Kilometer weiter Bomben fielen, hat aber nicht genügt, um alle

Betriebe zu retten. Die Marina Agana, sechs Meilen Luftlinie südöstlich von Rogoznica, hat den kriegsbedingten Touristenschwund damals nicht verkraftet, die österreichische Firma ging kurz nach der Eröffnung Pleite. Lange stand die Marina des Ortes Marina (der heißt wirklich so) leer. Jetzt bringt der neue Aufschwung neue Hoffnung: „Wahrscheinlich wird die Anlage in diesem Sommer ihren Betrieb wieder aufnehmen“, so Karl-Heinz Beständig, Kroatien-Korrespondent der YACHT. ▶

Etwas weiter südöstlich von Rogoznica beginnt mit Trogir die Kette der mittelalterlichen Städte des Südens, die schließlich mit der „Perle der Adria“ endet: Dubrovnik.

Die Marina von Trogir ist voll belegt, obwohl beispielsweise der britische Vercharterer Sunsail seine Flotte dort abgezogen und in Rogoznica konzentriert hat. Übrigens: Auch die Briten entdecken die

Vorkriegsjahre schon fast wieder erreicht“, sagt er, aber die Entwicklung habe nicht nur Vorteile: „Vielleicht wird bei anhaltendem Wachstum irgendwann die Belastung für die Umwelt zu hoch. Das müsste gesetzliche Einschränkungen nach sich ziehen.“

Wahrscheinlich kommt es auch so wie schon im Norden. 100 Buchten und kleine Anleger sollen zu kostenpflichtigen

„Hier lohnt es sich, die Segel zu setzen“

Adria für sich. Immer mehr Eigner und Charterkunden von der Insel kommen nach Kroatien.

Der Erfolg von Trogir liegt unter anderem an der guten Verkehrsanbindung: Der internationale Flughafen Trogir-Split ermöglicht eine problemlose Anreise.

Davon profitiert auch Split: „Jedes Jahr kommen 20 bis 30 Prozent mehr Chartergäste“, sagt Dusko Mrduljas. Der Mann kennt die Wassersportszene der Region: Seine Familie segelt seit Generationen, und er war lange Zeit in Split Basisleiter des Vercharterers Kiriacooulis. Und seit Januar 2002 ist er Direktor des kroatischen Marina-Verbandes ACI. „Wir haben in Split die Besucherzahlen der

Bojenfeldern und professionell betriebenen Häfen mit allen Entsorgungsmöglichkeiten werden, um die Umwelt zu entlasten. Willkommener Zusatzeffekt: Die strukturschwachen Inseln würden vor der Landflucht der arbeitslosen Bevölkerung (Quote rund 25 Prozent) bewahrt.

Was auch immer daraus wird, für Dusko Mrduljas ist es keine Frage, dass der Süden das bessere Segelrevier bleibt: „Hier lohnt es sich wenigstens, die Segel zu setzen, weil die Distanzen zwischen Split und den Inseln größer sind als in den Kornaten.“

Dazu kommen die stabileren Windverhältnisse, die Adria-Fans schätzen. Vor allem bei den im Westen liegenden Inseln



Mittelalterlicher Charme: Kneipe in Hvar

wie Hvar, Vis, Korcula und Lastovo kann er sich ungestört zur kräftigen Brise entfalten. Bei ungünstigen Bedingungen ist dann allerdings entsprechend Vorsicht geboten: Im Hafen von Komiza auf Vis beispielsweise kann der Schwell schnell so stark werden, dass nachlässig vertäute Yachten mit dem Heck an den Kai krachen. Auch Fallböen können sich unange-



Ankeridyll: die Bucht von Stipanska an der Südwestküste der Insel Brač

nehm auswirken: Die kleine Insel Vis, die am weitesten westlich in der Adria liegt, ragt fast 600 Meter empor.

Ist die Yacht ordentlich vertäut, mustern die meisten Crews in den alten Dorfkern ab. Hier entdecken die Besucher sofort den speziellen Charme der abgelegenen, ein wenig verschlafen wirkenden Insel. Besonders sehenswert ist übrigens das Fischereimuseum: Es ist im alten Kastell untergebracht, das stolz hoch überm Hafen mit den unzähligen Fischerbooten thront. Für zehn Kuna bekommt der Besucher einen interessanten Einblick in historische Fangmethoden.

Spuren der Geschichte sind überall auf den Inseln zu entdecken: Ob Hvar, Korcula, Vis oder Brac, sie alle haben eine historische Altstadt mit gepflasterten Gassen und alten Fassaden. Kleine Restaurants und Geschäfte laden zum abendlichen Bummeln unter Palmen vor der fast mittelalterlich anmutenden Kulisse ein.

Allerdings sind nur wenige Häfen auf Dauerlieger eingerichtet. Eine Ausnahme ist die ACI-Marina von Milna: hier konnten bislang 170 Yachten im Wasser liegen sowie 30 an Land. Das Angebot wurde erweitert durch die in derselben Bucht gelegene Marina Vlaska mit zusätzlichen 70 Liegeplätzen. Fraglos ein guter Ausgangspunkt für Eigneryachten: Gleich um die Ecke liegt der urige Ort Bobovisce und die schöne Ankerbucht Stipanska. Die Inseln Hvar und Vis sind nur zwischen zehn und zwanzig Meilen entfernt.

Aber auch Törns an die Festlandsküste der „Makarska Riviera“ lohnen sich, obwohl die schroffe Küste nur wenig Platz für Häfen bietet. Die unbebauten, grünen Hänge fallen atemberaubend steil ins Meer ab. Im Ort Makarska ist zwar ausreichend Raum für Tagesgäste, nicht aber für Dauerlieger. Die können ihr Schiff zwei Meilen südöstlich in der kleinen Anlage von Tučepi lassen.

In südöstlicher Richtung bietet die Festlandsküste auf den nächsten 50 Mei-

nem davon klafft noch ein riesiges Loch, Einschlag einer serbischen Rakete. Die Kanalarundfahrt kann man sich getrost sparen.

Dubrovnik, weiter im Süden gelegen, hat ebenfalls unter Bombardements gelitten. „Die Stadt war erstes Ziel der Serben“, sagt Drazen Caleta, Direktor der dortigen ACI-Marina. Die Anlage war gerade acht Monate alt, als sie im Herbst 1991 fast vollkommen zerstört wurde.

Weiter gen Süden kommt der Wind

len wenige Attraktionen für Segler: Zwischen Peljesac und dem Festland endet der Malostonski-Kanal in einer Sackgasse. Ein kleines Stück der Küste gehört zu Bosnien-Herzegowina. Der Badeort Neum hat nur einen Kai im Schatten von wenig anheimelnden Hotelklötzen. In ei-

Viele Eigner verloren ihre Schiffe, die Versicherungen zahlten nicht – Krieg ist ein Haftungsausschluss. „Viele hätten Zeit gehabt, ihre Yachten noch wegzubringen“, erzählt ein Eigner aus Deutschland, der seit 35 Jahren auf der Adria segelt. „Aber die meisten haben nicht ge- ▶



Lädt zum Flanieren ein: Markt in Hvar auf der gleichnamigen Insel



Reffen hilft: Eine kleine Yacht kämpft sich bei Brac durch die See





„Perle der Adria“: die nächtliche Altstadt von Dubrovnik, dem südlichsten Ort des Reviers



Blickfang: die wild zerklüfteten, dicht bewachsenen Ausläufer der Insel Hvar



Sportlich: Die stabileren Windverhältnisse fordern

glaubt, dass ihren Schiffen unter deutscher oder österreichischer Flagge etwas passieren könnte. Ich bin mit einer der letzten Passagiermaschinen nach Dubrovnik geflogen und habe meine Zehn-Meter-Yacht über die Adria ins italienische Porto St. Giorgio verholt. Die Eig-

tig in Richtung der Luxusyachten: Die „Perle der Adria“ würde gern das „Monte Carlo der Adria“ werden.

Prominente wie Regisseur Steven Spielberg oder Caroline von Monaco haben den mondänen Charme der Festung von Dubrovnik und seiner engen Gassen

naten. Der Tipp von YACHT-Korrespondent Beständig: das Restaurant Maran in der Bucht von Okuklje. Ein kroatisch-schweizerisches Ehepaar kümmert sich um die Gäste, die ihre Schiffe direkt vor den Tischen des Lokals festmachen können.

Doch nicht nur die Inseln nordwestlich von Dubrovnik sind reizvoll, die Stadt ist außerdem ein ideales Sprungbrett für Entdeckungstörns in südliche Richtung. Das wenig besegelte Montenegro liegt keine 30 Meilen entfernt südöstlich (siehe YACHT 25/2001).

Dessen Küste bietet segeltouristisch einiges, was Kroatien nicht vorweisen kann: schöne Sandstrände, Einsamkeit und einen Hauch von Abenteuer. Von einem Boom ist hier noch gar nichts zu spüren. Aber das war in Südkroatien vor wenigen Jahren nicht anders.

Sascha Burkhardt

Der Mix macht's: Städte, Natur, Segelspaß

ner, die das nicht taten, fanden später Wracks vor oder mussten von den Montenegrinern ihre beschlagnahmten Schiffe zurückkaufen.“

Doch die ACI-Marina gehörte zu den ersten Objekten, die wieder aufgebaut wurden. 1,8 Millionen Euro wurden investiert. Heute gehört der Hafen zu den schönsten Kroatiens und ist mittlerweile wieder voll belegt.

Erweiterungen sind technisch nur schwer möglich. Aus diesem Grund bestehen Pläne, Dubrovniks Stadthafen Gruz zu einem „Hafen von Weltniveau“ auszubauen. Der Blick geht dabei eindeu-

längst wiederentdeckt. Auch große Luxuskreuzer legen immer häufiger an.

Parallel dazu haben die Charteranbieter Dubrovnik für sich entdeckt. Zahlreiche Anbieter verlegten Teile ihrer Flotten hierher. Denn Dubrovnik ist eine hervorragende Ausgangsbasis für Törns zu den vorgelagerten Inseln, die alle ihren eigenen Charakter haben. Besonders Mljet sticht hervor: Die „grüne Insel“ ist mit fast subtropischer Vegetation dicht bewachsen. Auch finden sich hier, im Gegensatz zu den großen Inseln vor Split, wieder viele kleine Konobas (kleine, familiäre Restaurants), ganz wie in den Kor-



Weitere Reisegeschichten sowie Links zu speziellen Kroatien-Revierseiten unter www.yacht.de



schon mal die Crew heraus. Im Sommer weht meist der Maestral aus Nordwest. Unangenehmer sind Jugo oder Bora

► REVIERINFOS

Wichtige Änderung für 2002 Kurz nach Redaktionsschluss für den ersten Teil unseres Kroatien-Reports über den Norden (YACHT 5/2002) hat die kroatische Regierung die umstrittenen Gebühren zur Eindämmung von nicht genehmigter Charter entschärft: Ab sofort können Eigner oder Familienmitglieder sowie Mitsegler wieder mit so vielen Mitseglern auf Törn gehen, wie sie wollen. Ist ein vom Eigner autorisierter Skipper an Bord, sind pro Crewmitglied jetzt dafür 200 Kuna (ca. 25 Euro) zu zahlen. Zuvor galt: Sind 50 Prozent der Besatzung nicht Familienmitglieder, musste ab dem dritten Crewwechsel eine steigende Gebühr (ab 53 Euro aufwärts) pro Kopf bezahlt werden. Generell müssen solche Wechsel in Kroatien vom Hafenamt in der Crewliste bestätigt werden. Die Änderung wurde im neuesten kroatischen Gesetzesblatt (Narodne Novine) veröffentlicht.

Charter

Wir waren ab Split mit einer Bavaria 37 von Kiriacoulis Mediterranean unterwegs. Eine Yacht dieser Größe kostet von 1357 (Nebensaison) bis 2350 Euro/Woche (Hochsaison: 3.–31. 8).

Buchungen über viele Agenturen, z. B. Brabetz Yachting, Tel. 05031/91 32 93, Argos, Barone Yachting, B+R Yachting u. a. Weitere Charterbasen: Rogoznica: Sunsail/Stardust, Trogir: Jonathan Yachting, Split: Sarres-Schockemöhle, BAV-Adria, Bestsail, Dubrovnik: Sunsail/Stardust.

Beste Reisezeit/Segelbedingungen

Mai bis September, aber im Süden können auch der April und Oktober noch sehr angenehme Segelbedingungen bieten. Wichtig ist, dass die Crews sich auf plötzliche Starkwindverhältnisse durch Bora oder Gewitterfronten (Hochsommer) gefasst machen. Es gibt nur wenige navigatorisch schwierige Passagen, Untiefen sind meist gut betont.

Wetter/Windverhältnisse

Vorherrschender Sommerwind: Nordwest (Maestral), der im Laufe des Tages einsetzt und 3 bis 5 Beaufort erreicht. Störungen: Jugo (Schirokko) aus südlichen Richtungen, Bora aus Nordost, besonders stark bei Split Zuljana.

Häfen und Liegeplätze

Es gibt zehn ACI- und einige private Häfen (Preise zwischen 27 bis 37 Euro; ein Euro ent-

spricht 7,3 Kuna) sowie Gemeindehäfen, die meist billiger sind. Ankern ist vielfach noch frei. Auf die Liegegelder wird zusätzlich Kurtaxe pro Person erhoben.

Viele Crews laufen recht früh Häfen oder Ankerplätze an; wer am Abend kommt, muss mit ungünstigeren Plätzen vorlieb nehmen.

Papiere/Einreise

Eigner müssen je nach Yachtgröße ein so genanntes Permit für ihre Yacht erstehen. Auf Charteryachten muss mindestens ein Crewmitglied ein UKW-Funksprechzeugnis haben.

Literatur

Über das kroatische Fremdenverkehrsamt können eine Marina-Preisliste des ACI, ein Törnführer sowie die Broschüre „Wassersport in Kroatien“ mit Wettetipps, Einreisebestimmungen u. a. angefordert werden. Adresse: Kroatische Zentrale für Tourismus, Kaiserstr. 23, 60311 Frankfurt, Tel. 069/25 20 45.

„Küstenhandbuch Kroatien“, 39,90 Euro, Edition Maritim; Karl-Heinz Beständig: „777 Häfen und Ankerplätze“, Eigenverlag. Neu überarbeitete Auflage 2002, 29,90 Euro.