

Mittelmeerkulturen ersegeln

Helmut Franz Kapl

© 2025 Dr. Helmut Franz Kapl

Weitere Mitwirkende: Dipl.-Ing. Roland Kapl

Cover, Buchgestaltung & Satz: Buchschmiede

Fotos: istock.com

Druck und Vertrieb im Auftrag des Autors:

Buchschmiede von Dataform Media GmbH

Julius-Raab-Straße 8, 2203 Großebersdorf, Österreich

www.buchschmiede.at – Folge deinem Buchgefühl!

Kontaktadresse nach EU-Produktsicherheitsverordnung:

info@buchschmiede.at

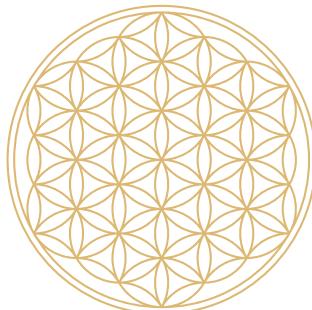
ISBN:

978-3-99165-828-3 (Paperback)

978-3-99165-808-5 (E-Book)

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Gewidmet meiner Tochter
Mag. Ulrike Bertsch und meinem
Sohn Dipl.-Ing. Roland Kapl.



Kapitelübersicht

- 10 Vorbemerkung des Verfassers
- 12 1. Törnbericht: Kroatien 1988
- 28 2. Törnbericht: Kroatien 1999
- 68 3. Törnbericht: Zadar – Trogir 2004
- 84 4. Törnbericht: Trogir – Split 2004
- 100 5. Törnbericht: Split – Dubrovnik 2004
- 120 6. Törnbericht: Dubrovnik – Zadar 2005
- 146 7. Törnbericht: Vis – Zadar 2005
- 186 Namen Der Wochentage

Dalmatien hat mit den langen Küsten von Istrien und Dalmatien den größten Anteil an der östlichen Adria und an der vor allem hier beheimateten wunderbaren Inselwelt der Adria.

Gerade diese Region ist am besten mit dem Segelschiff zu bereisen.

Daher folgen nun zuerst die **Segelberichte über Dalmatien**.

Und zur Vorbereitung dienen natürlich die Seekarten und Segelhandbücher oder auch die Erfahrungen, die Skipper gesammelt haben.

Solche Erfahrung, die ich an Bord von Segelschiffen machen und meinem Fluglehrer, Prof. DI, Peter Schrefl, weitergeben durfte, stelle ich an den Beginn dieses Berichtes:

„Lieber Peter

Nachstehend darf ich Dir u.a. folgende Buchten bekannt geben, die wir in der Adria besucht haben:

1. Sudurat auf Šipan, liegt am Südteil der Insel. Etliche Moorings. Das Restaurant befindet sich in einer 300 Jahre alten Ölmühle, sehr gut. (Alternativen wären in der Šipanska Luka als Ankerbucht. Nach Marco müsste man vorbestellen. Exzellent).
2. Prozura auf der Insel Mljet, Restaurant Maria, Wenige Moorings. Ausgezeichnetes Sepiari-Risotto. (Alternative in Okuklje beim Marjan).

3. Restaurant Morski Konjic auf Mrčara im Bereich Lastovo. Anlegen an der Mole gegen Voranmeldung. Dort aßen wir den besten Fisch, aber auch den teuersten, dafür aber keine Liegegebühr. Alternative in der Skrivena Luka am Südufer von Lastovo. Beim Wein aufpassen. Empfehlung Flaschenwein.
4. Vis Kut und das Restaurant dahinter. Mussten in den Haupthafen ausweichen, weil alles schon voll war. Ich hätte die nordöstlich gelegene Ankerbucht Stončica vorgezogen. Herrliche Sandbucht, daher tagsüber ziemlich voll, abends aber nur wenige Schiffe und ein ausgezeichnetes Restaurant. Die Bratkartoffel eine besondere Empfehlung.
5. Drvenik Veli. Eine wunderschön gelegene Bucht. Anlegen an der Mole links im Bucht-Ende möglich. Restaurants konnten wir wegen des Sturms nicht testen, aßen an Bord.
6. Zlarin, bietet günstige Mooring-Plätze, unweit von Šibenik, hervorragendes Restaurant, Achtung: sehr große Portionen.
7. Mali Nozdra (Nasenloch) auf Kaprije. Moorings des ersten Restaurants. Auch gute Küche und Weine.
8. Sabuni auf der Insel Zut, Ostseite, etwa auf der Hälfte. Bojen des Restaurants, das ganz ausgezeichnet ist.
9. Auf Dugi Otok in der Telašćica, in der Magrovica-Ankerbucht. Das Restaurant Goro ist ausgezeichnet, aber Nationalparkeintritt. Meine Alternative wäre gewesen in Knez auf der Insel Iz. Das Restaurant, die Mole und die Moorings gehören dem Wirt, der auch der Bürgermeister ist. Essen sehr gut.

Ich habe leider nicht von allen die Telefonnummern. Teilweise sind sie im blauen Hafenbuch von Bständig, das ich Dir gerne borge. Ich werde mich noch bei unserem kroatischen Skipper um diese Telefon Nummern bemühen, sofern ich ihn erreiche.

Liebe Grüße auch an Eva, von Helmut”.

Vorbemerkung des Verfassers

Dieser Abschnitt gibt anhand von mehreren Segeltörns in dieser Region nicht nur dem Segler, sondern auch den sonstigen Reisenden, die sich für die kulturelle Entwicklung und die geschichtlichen Einflüsse interessieren, einen guten Überblick. Sie erhalten dadurch einen leicht fasslichen Einstieg, aber auch Anregungen für diese Gegend, die die dortigen Menschen sowie die Natur und Kultur geprägt haben, um selbst bestimmte Besichtigungen und Fahrten zu planen.

Die Zeitangaben sollen dies erleichtern. Die sieben Törn-berichte sind so aufgebaut, dass zunächst noch die Reise in das kommunistische Jugoslawien, dann die Zeit nach dem Selbständig-werden Kroatiens und zum Schluss die jüngste Vergangenheit dargestellt wird. Sie sind aber zugleich die Rahmenhandlung und Schilderung der Tageserlebnisse am Schiff und in den Restaurants am Land.

Bei den Landgängen wird aber immer wieder auf die Ursprünge, die Entstehung der Städte und ihre kulturelle Entwicklung zurückgegriffen und zumeist auch die besuchten Gaststätten beschrieben.

Kulturelle sowie sonstige Daten und Angaben stammen vor allem von lokalen Führern, persönlichen Informationen, Erzählungen von Crewmitgliedern, sie wurden aber auch mit ausreichenden Zitaten dem aus dem sehr empfehlenswerten Buch von Humbert Fink entnommen.

Daher stimmen fallweise angegebene Jahreszahlen nicht immer überein. Die **Törn-berichte** betreffen zwar immer ähnliche Routen, beleuchten aber jeweils andere historische und kulturelle Belange und Bezüge der Region. Das Inhaltsverzeichnis soll das leichtere Auffinden von einzelnen Kapiteln aber auch der Routen ermöglichen.

1. TÖRNBERICHT: KROATIEN 1988



Inhaltsverzeichnis

- 14 Mittwoch, 11.05.1988: Wien – Vodice
- 16 Donnerstag, 12.05.1988: Vodice – Skradin
- 16 Fast ein Legerwall: Muschelbesatz vor Seefestung Šibenik
- 17 Die Krka-fälle und ihre Entstehung
- 19 Freitag, 13.05.1988: Skradin – Rogoznica
- 20 Fischkutter und Fischverladung
- 23 Samstag, 14.05.1988: Rogoznica – Hvar – Milna
- 26 Sonntag, 15.05.1988: Milna – Trogir

Mittwoch, 11.05.1988: Wien – Vodice

Treffpunkt mit Karl und Peter in Wien-Schwechat. Hans, Erich und Walter sind schon um 11 Uhr nach Zagreb vorgefahren, sie haben den Flug von Zagreb nach Split und retour um 400 Schilling gebucht. Roland bringt mich mit dem PKW zum Flughafen und ist über das Polizeiaufgebot überrascht. Grund: Der Verteidigungsminister Dr. Robert Lichal hat soeben den CSSR-Verteidigungsminister verabschiedet.

Der um 18 Uhr geplante Abflug verschiebt sich, wir haben eine Verspätung voraussichtlich bis 19 Uhr 40. Wir überbrücken die Verspätung durch eine Fahrt nach Haslau zu einem Donautaler Heurigen. Bevor wir einkehren, fahren wir durch die überfluteten Donauauen zum Strom. Vis a Vis liegt Orth. Das Tragflügelboot kehrt aus Ungarn nach Hause zurück.

Der Heurige hat eine Schweinezucht. Das erinnert Peter an seine Jugendzeit und er erzählt uns Geschichten über Schweine und andere Tiere, während Karl seinen Zahnschmerz mit Wein zu lindern versucht. Seine Zahnärztin wollte den Zahn heute ziehen.

Zum Drüberstreuen gibt es einen Schmerstrudel, ein Blätterteig aus dem Bauchfett des Schweins mit Marmelade bestrichen. Peter: Sehr ähnlich den Schnürkrapferln. Am Flughafen musste ich zur Kenntnis nehmen, dass man mit der Eurocard keine Dinare anschaffen kann. In Belgrad wurden wir schon für den Weiterflug nach Split von der Hostess erwartet und schnell zum wartenden Anschlussflug weitergeleitet. Dabei eröffnet uns Karl, dass uns Stefan nicht in Trogir, sondern in Vodice erwartet. Karl: Laut Stefan ist das etwa 25 km nördlich vom Flughafen.

Tatsächlich waren es 80 km, wofür Karl 70.000 Dinare für das Taxi berappte. Die nachgekommene Crew murkte über diesen neuen Standort besonders. Sie stießen erst kurz vor 3 Uhr früh zu uns. Mit den Billigflügen hat man halt so sein Kreuz. Sie hatten fünf Stunden Verspätung. Wir waren hingegen schon um 22 Uhr 30 am Schiff, wo uns Stefan empfing.

Donnerstag, 12.05.1988: Vodice – Skradin

Nach dem Einkaufsbummel am Markt und Supermarkt wird an Bord ausgiebig gefrühstückt. Um 10 Uhr großes Auslaufmanöver, Walter treibt uns an. Der erste Törn beginnt in Vodice und führt uns nach Skradin und zu den Krka-fällen.

Fast ein Legerwall: Muschelbesatz vor Seefestung Šibenik

Guter Wind bringt uns rasch zum Krka-fjord. Wir holen die Segel ein und schalten auf Motor um. Da passiert es. Aus dem Fjord heraus erhalten wir eine Gegenströmung, der Wind bläst uns entgegen und die Motorleistung ist gering. Hans kann den Kurs nicht halten. Zwischen Leuchtturm und alter Festung, die wehrhaft inmitten der Einfahrt steht, sollen wir hindurch. Die Genua wird wieder gehisst.

Ein reger Verkehr aus Kanonen- und Fischerbooten behindert unsere Kreuzmanöver. Der Leuchtturmwärter, der uns zuerst durch Zuwinnen Beeilung andeutete, zieht sich zurück, als er schließlich unser Dilemma erkennt.

Walter sauer: Er schleicht sich, statt dass er uns mit einem Motorboot hineingeschleppt hätte. Beim neuerlichen Wendemanöver rollt Stefan irrtümlich die Genua ein. „Was machst du denn da?“, ruft Hans verwundert. Walter ganz aufgeregt, sieht uns schon auf dem Riff neben dem Leuchtturm aufsitzen. Stefan seltsam ruhig meint, das wäre ein Legerwall (Situation eines Wasserfahrzeuges, in der dieses durch Wind, Seegang oder Strömung an eine Küste getrieben wird) gewesen, als wir es knapp doch noch schafften.

Mit der Ankerwinde wären wir vielleicht wieder freigekommen. Als wir dann vor Anker gegangen sind, begibt sich Karl ins kühle Nass, um die im Winter angesetzten Muscheln von der Schraube mit einer Spachtel herunterzuholen. Mit verbesserter Fahrt geht's an Šibenik vorbei, durch wunderbare Fjord-stellen, weiter über den großen See, ehe wir Skradin erreichen. Der angeblich freundlichste Hafenmeister ist tatsächlich mit einem „Willkommen in Skradin“ zur Stelle und weist uns ein.

Die Krka-fälle und ihre Entstehung

Bei Mathe nehmen wir ein Boot, das Karl steuert. Stefan bleibt beim Schiff zurück. Er kennt schon die Fälle, für deren Besichtigung wir 50.000 Dinar ausgeben. Der Eintritt sollte eigentlich im Bootspreis inbegriffen sein.

Wir wittern einen Nepp. Nach der letzten Flussbiegung tauchen vor uns die weißen Kaskaden auf. Rechts davon befindet sich ein Kraftwerk. Wir überqueren vor der letzten Terrasse den Fluss. Und steigen rechts hinauf. Die vorläufige Endstelle zwingt zur Rückkehr. Erich und Karl kehren endgültig zum Boot zurück. Sie bemerken nicht, dass die übrige Gruppe bis zum Beginn der Fälle hinaufgeht.

Wir genießen den Abstieg und die Ausblicke auf die kleinen Seen und die Gischt. Peter ist von den Krötenrufen begeistert. Am liebsten würde er sie nach Hause in sein Feuchtbiotop mitnehmen. Der grüne Dschungel wird farblich durch die gelben Iris und die blauen Libellen belebt. Eine Vielzahl von kleinen Bächlein, Fällen, Tümpeln, werden mit Holzstegen und Brücken verbunden und überbrückt. Am Weg zurück kommen wir bei einer aufgelassenen Mühle vorbei.

Selbst für Walter, der jedes Jahr hier vorbeikommt, aber stets von Gewittern überrascht worden war, bot dieser Weg viele Überraschungen. Hans und ich rätseln über die Entstehung und die Zusammensetzung dieser Terrassen. Die Antwort ist im Du Mont-Führer nachzulesen. Wie die berühmten Wasserfälle der Plitvicer Seen verdanken sie ihre Entstehung dem Süßwasserkalk, der sich an einigen Stellen der Krka über dem kalkhaltigen Boden von einem Ufer zum anderen spannt und den Fluss dadurch aufstaut. Folgender Vorgang führt zur Entstehung des Kalksinters.

Das **Wasser der Krka**, die während ihres gesamten Laufes durch Kalkstein fließt, ist bis zur Grenze des Sättigungsgrades mit gelöstem Kalk und Kalziumkarbonat angereichert.

An den flachen Wasserschichten von Stromschnellen finden Wasserpflanzen durch Besonnung besonders gute Lebensbedingungen. Sie entnehmen das bei ihrer Assimilation notwendige Kohlendioxid (CO_2) dem Wasser beziehungsweise dem Kalziumbikarbonat. Und so kommt es zur Ausfällung eines Teiles der Bikarbonate auf die Algen und Moospolstern als feste Karbonate. Damit entstehen durch Übereinander-Schichtung des ausgefällten Kalkes Kalksinter-Barren. Sie sind parabolisch im Sinne des Abflusses durchgebogen. Hinter den Barren bilden sich kleine Staubecken.

Man setzt die Entstehung der Kalksinter-Barren in die Warmzeiten des Pleistozäns, als die Assimilation der Wasserpflanzen ihre höchsten Werte erreichen konnte. Aber auch heute scheint sich noch Kalksinter zu bilden.

Freitag, 13.05.1988: Skradin – Rogoznica

Der Morgen ist grau. Dunkle Wolken hängen über Skradin. Die ersten Schiffe laufen aus. Die Marina ist voll mit Schiffen besetzt. Die wenigen Nasszellen werden da zum Engpass. Neben zwei Waschmuscheln gibt es zwei WC und zwei Duschen. Menschen-Schlangen stehen davor. Inzwischen beginnt es zu regnen.

Nach dem Einkauf im Duty-Free sitzen wir im Marina Restaurant bei einem Cappuccino beisammen. Bei Regen laufen wir aus und es beginnt die Arbeitsteilung. Ich stehe am Rohr, Walter beschäftigt sich währenddessen mit der Geschwindigkeitsmessung. Die angezeigten 3 Knoten sind ihm zu wenig.

Der Rest der Gruppe, bestehend aus Hans, Erich, Karl und Peter, mischt kräftig die Karten. Im Fjord ist kaum Schiffsverkehr. Walter zieht die Distanz zwischen Ein- und Ausfahrt des Binnensees zur Geschwindigkeitsmessung heran.

Erich übernimmt die Zeitnehmung, wir fahren mit einer um 50% höheren Geschwindigkeit als es der Knotometer anzeigt. Wahrscheinlich hat er auch einen Muschelbesatz. Die Ausfahrt aus dem Fjord ist in einer guten Stunde geschafft. Der bewölkte Himmel reißt auf und ein Südwesten frischt auf.

Wir halten Südkurs. Primosten erscheint am Horizont und erstrahlt im Sonnenglanz, als wir nahe herankommen. Peter beginnt, von den schönen Restaurants in Primosten zu träumen. Es entspinnt sich eine längere Debatte, ob wir schon hier anlegen oder ob wir lieber Kurs auf Rogoznica nehmen sollen. Walter setzt sich durch. Es gibt dort zwar keine Marina, aber gute kleine Restaurants. Er sei auch noch nicht dort gewesen.

Wir lassen daher Primosten hinter und Kaprije rechts von uns liegen. Als wir die Vorinseln von Primosten verlassen, wird der Wind immer stärker. Wir setzen die Segel. Inzwischen habe ich die vierte Stunde am Rohr verbracht und übergebe nun Hans das Ruder. Die drei Sonnenstunden spüre ich im Gesicht. Müde lege ich mich in die Kajüte. Als ich erwache, ist mir übel, die See war weiter sehr unruhig. Auch Karl geht es nicht besonders. Im Fahrtwind erholen wir uns wieder.

Es ist kurz vor sieben Uhr, als Stefan das Ruder zum Anlegen übernimmt. Wir wollen längs der Kaimauer vor dem Restaurant Planka anlegen. Der Hafenmeister verscheucht uns. Er teilt uns weiter landeinwärts einen Liegeplatz unmittelbar vor zwei Fischkutter zu. Diese liegen zwischen dem Kanonenboot und uns. Der Hafenmeister möchte uns bei Planka Plätze reservieren lassen. Wir danken, sagen aber nicht zu. Denn wir sind vom Lokal nicht angetan.

Fischkutter und Fischverladung

Inzwischen sind an der Stelle, wo wir zuerst anlegen wollten, drei weitere Fischkutter vor Anker gegangen. Vor der Kaimauer ist ein Kühlwagen von Jadran angekommen, sie haben einen Berg von klein gehacktem Eis aufgeschüttet.

Am Deck des ersten Fischkutters sind in Plastiksteigen die Fänge aufgestapelt, da sind Steigen mit Makrelen, Tintenfischen, Calamari, Seeteufeln, Brassen, Scampi, Hummerkrabben etc. gefüllt. Sie werden zu einer am Land aufgestellten Waage herübergereicht. Ein Mann hält das Gewicht fest, ein anderer schaufelt Eis auf die Steigen und wieder ein anderer hebt sie in den Kühlwagen hinauf,