


Dieter Berner

TÖRNFÜHRER

KROATIEN

und Montenegro

Split · Dubrovnik · Bar



DELIUS KLASING



DELIOUS KLASING

SVIB

Dieter Berner

TÖRNFÜHRER

KROATIEN
und Montenegro

Split · Dubrovnik · Bar

SVMB

Delius Klasing Verlag

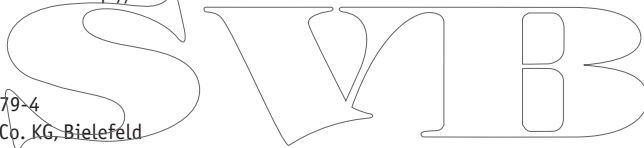
Von Dieter Berner ist darüber hinaus im Delius Klasing Verlag folgender Titel erschienen:
»Kroatien und Slowenien: Koper bis Split«. Dieser Törnführer »Kroatien und Montenegro,
Split – Dubrovnik – Bar« begleitet den Delius Klasing-Sportbootkartensatz »Adria 2«.

Der Autor wie der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung. Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keineswegs See- beziehungsweise Wassersportkarten und andere offizielle nautische Unterlagen.

Dieses Produkt basiert in Teilen auf Unterlagen, die vom UK Hydrographic Office mit der Erlaubnis von UK Hydrographic Office, Dienststelle Königliches Publikationsamt, und dem Croatian Hydrographic Office zur Verfügung gestellt wurden.
Dieses Produkt soll nicht zur Navigation verwendet werden und ersetzt nicht den Gebrauch von Seekarten. Das UK Hydrographic Office (UKHO) und seine Lizenzgeber übernehmen keine Garantien oder Gewährleistungen, ausdrücklich oder impliziert im Zusammenhang mit den Inhalten dieses Produkts. Das UKHO und seine Lizenzgeber haben weder die Korrektheit der Information noch deren Qualität geprüft.
© British Crown Copyright, 2014. All rights reserved.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage
ISBN 978-3-7688-3579-4
© Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld



Hafenpläne von Bodo Müller und Jürgen Straßburger, gezeichnet von Planstelle
Jens Rademacher, Hamburg
Sportbootkartenausschnitte: Team GmbH, Herten
Fotos: Dieter Berner, bis auf: Toni Zelić (S. 61)
Titelfoto oben: Felix Wagner
Titelfoto unten: Hans Zaglitsch, Deventer, NL
Fotos Umschlagrückseite: links Toni Zelić, rechts Dieter Berner
Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg
Layout: Inch3, Bielefeld
Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld
Gesamtherstellung: Druckerei Himmer, Augsburg
Printed in Germany 2014

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

Inhalt

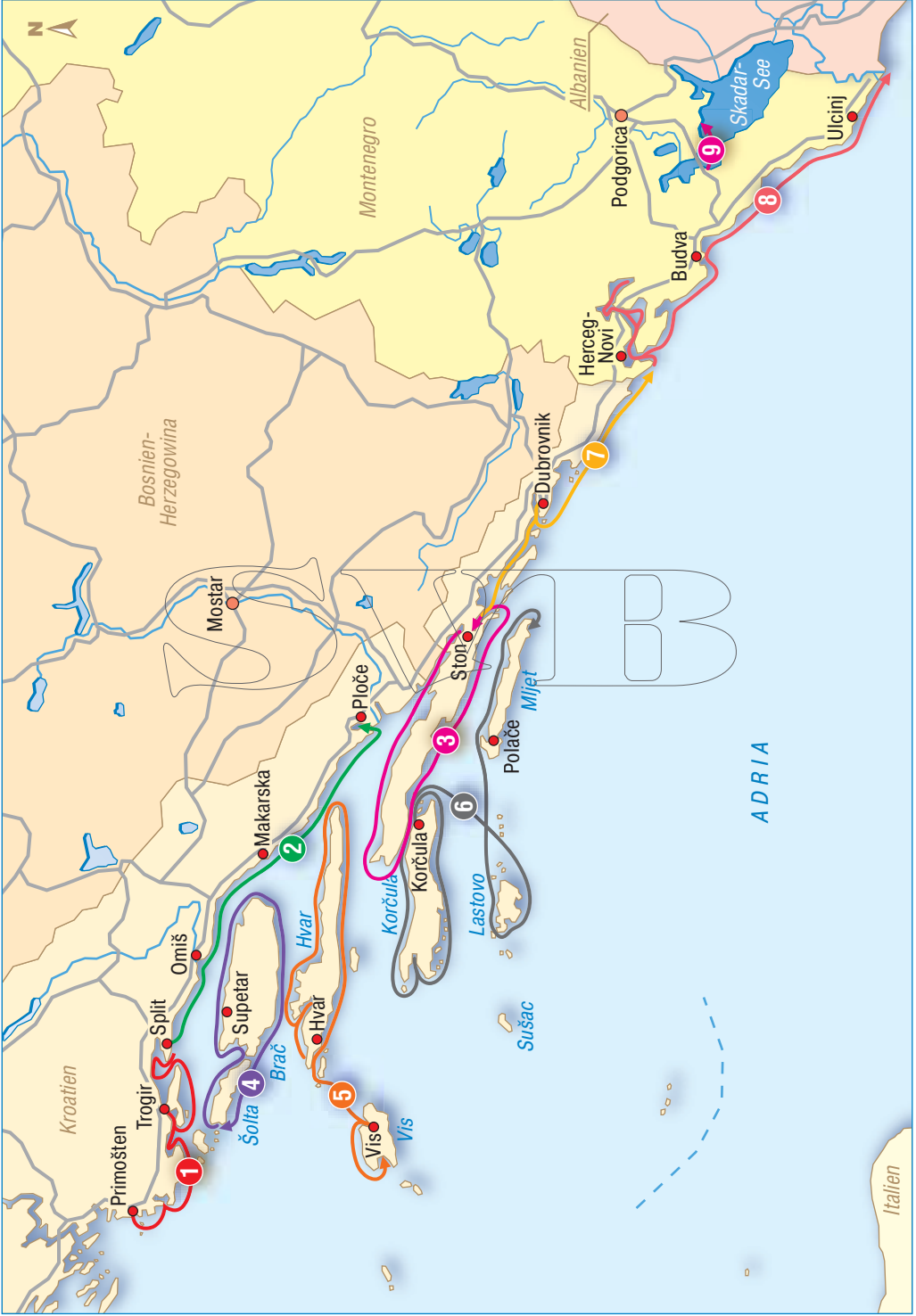
| | |
|---|----------|
| Übersicht mit Törnvorschlügen | 6 |
| Vorwort | 7 |
| Hinweise zu den Törnvorschlügen | 8 |
| Slowenien | 9 |
| Kroatien | 10 |
| Montenegro | 17 |
| Nautische Unterlagen und Informationsmaterial | 18 |
| Ausrüstung | 19 |
| Wind und Wetter | 20 |
| Seewetterberichte | 24 |
| Bootstankstellen | 26 |
| Umwelt- und Naturschutz | 26 |
| Weitere Informationen | 27 |
| <i>Symbole/Piktogramme in Hafен- und Detailplänen</i> | 29 |

Törnvorschlüge

| | |
|--|-----|
| Törnvorschlag 1: Von Primošten bis Split | 31 |
| Törnvorschlag 2: Von Split bis zur Neretva | 53 |
| Törnvorschlag 3: Pelješac | 79 |
| Törnvorschlag 4: Šolta und Brač | 95 |
| Törnvorschlag 5: Hvar, Pakleni Otoci und Vis | 111 |
| Törnvorschlag 6: Korčula, Lastovo und Mljet | 129 |
| Törnvorschlag 7: Von Ston (Pelješac) bis Molunat | 155 |
| Törnvorschlag 8: Die Adriaküste Montenegros | 179 |
| Törnvorschlag 9: Skadar-See | 205 |

Anhang

| | |
|--|-----|
| Aussprache des Kroatischen | 208 |
| Wichtige kroatische Wörter | 208 |
| Geschichte in Kurzfassung | 209 |
| Die Republik Ragusa (Dubrovnik) | 210 |
| Dalmatinische Piraten | 211 |
| Blaue Flagge | 212 |
| Bootstankstellen | 213 |
| Hafenämter | 214 |
| Wichtige Telefonnummern und Internetadressen | 215 |
| Touristische Informationen | 217 |
| Diplomatische Vertretungen | 218 |
| Ortsregister | 218 |



Vorwort

Es gibt in Europa wohl kein anderes Seegebiet, das eine solch landschaftliche Vielfalt mit so vielen Inseln, sauberem Wasser, einem angenehmen, warmen Klima und sicheren Marinas bietet wie die Ostküste der Adria. Während andere Mittelmeerländer wie Spanien und Italien lange Küstenabschnitte haben, die nicht viele Routenvarianten erlauben, kann man zwischen den kroatischen Inseln immer neue Wege suchen. Vor allem in Mittel- und Süddalmatien, aber auch in der Bucht von Kotor in Montenegro scheinen steile Berge oft fast direkt aus dem Meer herauszuwachsen, während andere Küstenabschnitte flach sind – bis hin zum sumpfigen Delta der Neretva. Grün bewaldete Inseln wie Mljet wechseln mit kahlen, karstigen ab. Und das alles während der Sommermonate bei einem recht zuverlässigen, warmen (im Hochsommer manchmal auch heißen) Klima.

Auch wer auf einem längeren Törn Abwechslung sucht, hat die Auswahl: Die bewegte und leider nicht immer friedliche Geschichte dieser Landschaft hat so viele Festungen, Kirchen und Paläste hinterlassen, dass auch historisch oder architektonisch Interessierte immer etwas Neues finden, und sportlichere Naturen können sich zwischen Wanderwegen und anspruchsvollen Bergtouren entscheiden, wenn sie sich zwischendurch einmal die Füße vertreten wollen.

Andererseits ist auch die kulinarische Auswahl groß – nicht nur für die Liebhaber von Fischgerichten und Meeresfrüchten. Gerade diese Vielfalt erschwert eine zuverlässige Beschreibung. Deshalb ist dieses Buch auch nicht als Restaurantführer zu verstehen und bei den Beschreibungen der Häfen wird alles – vom Fast-Food-Lokal bis zum Gourmettempel – als Restaurant bezeichnet. Nur in klei-

nen Häfen mit wenig Auswahl oder bei besonders bekannten Restaurants war gelegentlich eine weitere Differenzierung angebracht.

Nicht jeder kreuzt mit der eigenen oder gecharterten 40-Fuß-Yacht zwischen den kroatischen Inseln. Seit einigen Jahren ist die Zahl der Trailerboote wieder stark angestiegen. Für ihre Skipper sind die Hinweise zu den Zufahrtsstraßen, die Warnungen vor Steilabfahrten und maroden Slipanlagen, die Beschreibungen von kleinen, flachen Fischerhäfen und die Verweise auf Campingplätze gedacht.

Mit unserem Motorsegler und auf vier Rädern haben wir möglichst aktuelle und zuverlässige Informationen über die Häfen und Buchten des hier besprochenen Gebiets zusammengetragen, aber in Kroatien und Montenegro ist nicht nur beim nautischen Tourismus alles in ständiger Entwicklung. Bojen, an denen man stimmungsvolle Buchtenabende verbracht hat, liegen vielleicht im nächsten Jahr nicht mehr aus. Oder eine bisher ruhige Ankerbucht hat sich in ein Bojenfeld verwandelt, wo abkassiert wird. Weil niemand überall gleichzeitig sein kann, um alle Veränderungen mitzubekommen, sind Autor und Verlag für Hinweise dankbar, wenn Sie Abweichungen festgestellt haben.

Sie erreichen mich per E-Mail unter tf-kroatien@hotmail.de.

Was sich auch immer wieder ändert – leider nur selten nach unten –, ist die Höhe der Gebühren für Zulassung, Kurtaxe, Liegeplätze usw. Wenn hier Beträge genannt werden, dann stellen sie Hinweise ohne Garantie dar.

Dieter Berner

Hinweise zu den Törnvorschlügen

In einem Seerevier mit so vielen Inseln ist es von vornherein sinnlos, Routenpläne auszuarbeiten, die dann Punkt für Punkt »abgearbeitet« werden sollen. Dafür sind die Interessen der einzelnen Crews zu unterschiedlich: Die einen wollen möglichst große Strecken in kurzer Zeit zurücklegen, andere fahren von Marina zu Marina und manche suchen Stille und Romantik in kleinen Gemeindefhäfen oder in einsamen Ankerbuchten.

Außerdem ist die Routenplanung abhängig vom eigenen oder gecharterten Boot: Was für ein Segelboot ein gutes Etmaal ist, ist mit einem stark motorisierten Motorboot nur eine kurze Strecke.

Deshalb sind die folgenden Routenvorschläge so konzipiert, dass sie eine oder mehrere Inseln umfassen oder eine interessante Strecke beschreiben. Der Beginn einer Routenbeschreibung ist nicht zwingend mit dem Start des Törns identisch, der natürlich von der Lage des Heimathafens oder der Charterbasis abhängt. Es kann durchaus sinnvoll sein, Teile verschiedener Törnvorschlüge miteinander zu kombinieren.

Um ein einheitliches System der Beschreibungen zu erreichen, beginnen fast alle Vorschläge im Norden. Bei Törnvorschlügen, bei denen es um die Umrundung von Inseln geht, wurde der Kurs so gelegt, dass er für Segler bei »Normalwetter« (beständiger Maestral) am angenehmsten ist und dass nicht gerade in einem engen Kanal aufgekreuzt werden muss. Bei andauerndem Wind aus südlichen Richtungen kann es durchaus sinnvoll sein, die Gegenrichtung zu wählen, und für Motorbootfahrer ist die Windrichtung ohnehin nicht so wichtig wie für Segler.

Aus Platzgründen können die kleineren Ortschaften und die wichtigsten Anker- bzw. Bogenbuchten nur kurz behandelt werden und

trotzdem ist es nicht möglich, hier alle infrage kommenden Orte aufzunehmen. Wer auf die Suche nach weiteren Buchten und Kleinhäfen gehen will, dem seien die folgenden Werke empfohlen:

Bodo Müller und Jürgen Straßburger: *Küstenhandbuch Kroatien und Montenegro*, Edition Maritim, Hamburg (gleicher Bereich wie der vorliegende Törnführer Kroatien und Montenegro)
Karl-Heinz Beständig: *Kroatien – 888 Buchten und Häfen*, Eigenverlag Beständig, Pressig (umfasst Kroatien, Slowenien und Montenegro)

Gerade die vielen kleinen Gemeindefhäfen wurden für den Bedarf der Fischer gebaut und nicht mit der Absicht, möglichst viele Gäste unterzubringen. Auch wenn es nicht in jedem Fall angegeben wurde: Die geschützten Innenhäfen sind fast immer von einheimischen Kleinbooten belegt und die wenigen für Yachten geeigneten Liegeplätze sind in der Hauptsaison oft auch nicht lange frei. Einige Hafenaufnahmen wurden bei Besuchen im Frühjahr gemacht und sollten nicht zu der Annahme verleiten, im Sommer sei es da auch so leer!

Die Hinweise auf die Sportbootkarten des Delius Klasing Verlags beziehen sich immer nur auf die Detailkarten, nicht auf die Übersichtskarten. Der Hinweis »Karte: 804 DK-Sportbootkarten« verweist also auf die Karte 804, die – wie die Anfangsziffer deutlich macht – zum Kartensatz 8 gehört.

Die Angaben zu den Einwohnerzahlen der Orte sollen einen ersten Eindruck von der Größe der Ortschaften, von der Ruhe oder Betriebsamkeit und von den zu erwartenden Versorgungsmöglichkeiten geben. In einem 300-Seelen-Dorf wird man auch mit dem Auto nur selten einen großen Supermarkt finden! Entsprechend sollen die Informationen zur Anzahl der Touristenbetten eines Orts oder zur

Zahl der Standplätze eines Campingplatzes eine Vorstellung davon vermitteln, ob es dort eher beschaulich zugeht oder ob da Trubel herrscht. Bei Campingplätzen wird die Kapazität nur angegeben, wenn die erwähnten Anlegemöglichkeiten zu dem Campingplatz gehören.

Überhaupt kann und will dieses Buch keinen Campingführer ersetzen. Die Informationen sollen nur der großen Zahl der Bootsfahrer helfen, die nicht auf einem eigenen oder gecharterten Kajütsegelboot oder Kajütmotorboot große Törns unternehmen, sondern die mit einem Trailerboot hinter dem Wohnmobil oder mit Wohnwagen und einem Schlauchboot im Kofferraum an die Adria kommen. Für sie werden auch Campingplätze in Hafennähe genannt, vor denen sie eventuell ihr Boot an eine vorhandene oder mitgebrachte Boje legen können.

Wenn in der Nähe von Häfen Badezonen angegeben sind, soll das weniger die Vorfreude auf das kühle Nass fördern, sondern darauf hinweisen, dass in diesen Gegenden Ankern oder – bei kleineren Booten – Landen nicht erlaubt ist.

Bei Durchfahrtshöhen und Wassertiefen finden sich bei verschiedenen Quellen in manchen Fällen stark differierende Angaben. Da es ohne einen gewaltigen Aufwand nicht möglich ist, alle diese Stellen – auch bei den ungünstigsten Wasserständen und Wetterverhältnissen – immer wieder selbst exakt zu vermessen, beziehe ich mich hier auf die niedrigeren Werte.

Alle kroatischen Marinas sind per UKW-Sprechfunk auf Kanal 17 erreichbar. Deshalb wird das nicht jedes Mal erwähnt.

Allgemein wurden die Wegpunkte so gewählt, dass sie nicht in dem Hafen oder der Bucht liegen, sondern in geringem Abstand davor.

Slowenien

Slowenien gehört zum Schengenraum und so bleibt auf dem Weg nach Kroatien nur der

slowenisch-kroatische Grenzübergang mit Personenkontrollen übrig. Das weiß jeder zu schätzen, der die langen Wartezeiten an drei Grenzübergängen in früheren Jahren erlebt hat. Mit etwas mehr als 2 Millionen Menschen hat Slowenien nur ungefähr $\frac{1}{40}$ der Einwohnerzahl der Bundesrepublik Deutschland. Es ist eins der kleinsten Länder der Europäischen Union. Nur Zypern, Luxemburg und Malta haben eine noch kleinere Fläche. Dabei leben in Slowenien nur 99 Einwohner/km² im Gegensatz zu 231 Einwohnern/km² in Deutschland. Die Hauptstadt Sloweniens ist Ljubljana. Seit Januar 2007 bezahlt man auch in Slowenien mit Euro und nicht mehr mit Tolar. Die TLD (Top-Level-Domain) im Internet ist .si, das Nationalitätskennzeichen für Kraftfahrzeuge SLO und die Telefonvorwahl für Slowenien 00386 bzw. +386.

Informationen für Autofahrer

Anstelle der früher üblichen niedrigen Gebühren für einzelne Autobahnabschnitte werden seit einigen Jahren Pauschalgebühren für die Benutzung des ganzen – nicht besonders langen – slowenischen Autobahnnetzes erhoben. Im Jahre 2011 waren das nur 529 Autobahnkilometer. Zum Vergleich: Die mehr als 12 800 km Autobahn in Deutschland sind für in- und ausländische Pkw (noch) gebührenfrei befahrbar. Die Vignetten gelten für unterschiedlich lange Zeiten und sind vom Preis-Leistungs-Verhältnis gesehen vielleicht angepasst, wenn man in dem gesamten Zeitraum ständig auf slowenischen Autobahnen unterwegs sein will, aber nicht für eine einfache Durchfahrt nach Kroatien. Das Umgehen der Autobahnen auf Landstraßen ist schwierig und fordert viel Geduld. So ist z.B. die Zufahrt zum Karawankentunnel nur über die Autobahn möglich und damit mautpflichtig. Das Prellen der Autobahnmaut kann mehrere Hundert Euro kosten. Die Preise für 2013:

Wochenvignette: 15,00 €

Monatsvignette: 30,00 €

Jahresvignette: 95,00 €



Törnvorschlag 1: Von Primošten bis Split

Primošten

wurde im 7. nachchristlichen Jahrhundert auf einer landnahen Insel gegründet. Lange blieb die Siedlung ein kleines Fischerdorf. Erst im 15. Jahrhundert nahm die Einwohnerzahl stark zu: Wie bei vielen anderen kroatischen Inseln war auch hier der Druck der vorrückenden türkischen Armeen die Ursache für die Suche nach einem halbwegs sicheren Inselplatz. Von den Stadtmauern und Türmen, die damals die Stadt vor den Türken schützen sollten, ist leider fast nichts mehr erhalten. Eine Zugbrücke stellte die Verbindung zum Festland her. Deshalb wurde die Stadt »pri mostu« (auch »preko mostu«), also »bei der Brücke«, genannt, woraus sich der Name Primošten entwickelte.

Im 19. Jahrhundert war eine gute Verbindung zum Festland wichtiger als die Wehrhaftigkeit, weshalb die Zugbrücke durch einen aufgeschütteten Damm ersetzt wurde.

In der Stadt selbst bekommt man von der ehemaligen Insellage wenig mit. Um den Anblick zu genießen, den man von vielen Plakaten in Kroatien kennt, muss man die Straße in Richtung Kremik/Trogir ein Stück hochgehen (oder besser hochfahren). Von einer einigermaßen ebenen Fläche neben der Straße kann man dann fotografieren.

Heute hat Primošten etwa 1800 Einwohner und sich voll auf den Tourismus eingestellt: Statt der Verteidigungsanlagen gibt es jetzt eine belebte Uferpromenade, die um die Altstadt herumführt, sowie Restaurants, Cafés, Eisdielen und viele Läden für die verschiedensten Ansprüche (Lebensmittel, Schmuck, Uhren, Mode usw.). Auch ein »Nachtleben« gibt es in Primošten. Vor allem für Jugendliche interessant: Nur 2 km entfernt findet man die große Disco Aurora.

An die Außenseite des Wellenbrechers grenzt eine große, abgetrennte Badebucht. Die hübsche, schmale Bucht östlich von Primošten braucht man auf der Suche nach einem Liegeplatz gar nicht aufzusuchen, denn dort liegen überall einheimische Kleinboote.

Sehr interessant ist ein Gang durch die Gassen der Altstadt zu dem oben bei der Kirche liegenden Friedhof, von wo aus man einen sehr schönen Rundblick genießen kann. Achten Sie auf dem Weg dorthin auf alte Häuser, die noch mit Steinplatten gedeckt sind!

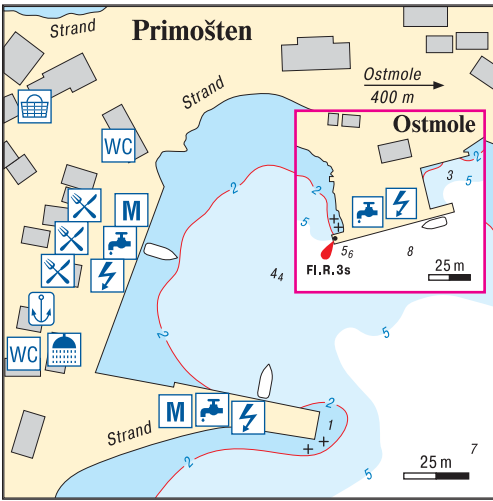
Stadthafen Primošten

WP: $43^{\circ}35,09'N$ $15^{\circ}55,49'E$

Karte: 721 bzw. 802 DK-Sportbootkarten

Ansteuerung Landmarke: der alles überragende Kirchturm der Stadt. Der südliche Wellenbrecher trägt ein rotes Feuer (FL.R.3s). Im Bereich der Zufahrt gibt es keine unbefeuerten Untiefen, die der Sportschiffahrt gefährlich werden könnten.

Liegeplatz Liegeplätze im Gemeindehafen gibt es für Kielyachten im Außenbereich der Südmole, leider nicht so viele, wie während der Hauptsaison benötigt werden (etwa 15 Plätze verfügbar). Weitere (höchstens) zehn Plätze finden sich am Stadtkai. In der Mitte des Kais beträgt die Wassertiefe ungefähr 1 m und wird zur Mole hin langsam tiefer. Kielyachten sollten hier – wenn überhaupt – besser mit dem Bug voran festmachen. Strom- und Wasseranschlüsse, moderne Edelstahlpoller.



Marina Kremik

WP: 43°34,13'N 015°56,3'E

Karte: 721 bzw. 802 DK-Sportbootkarten

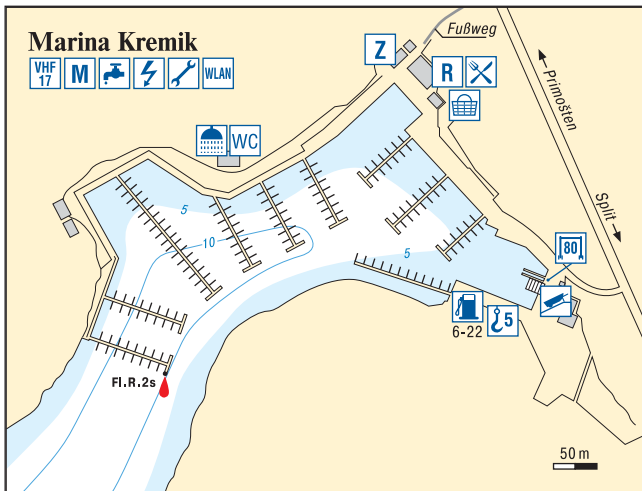
1983 wurde die Marina in einer der am besten vor allen Winden geschützten, tief ins Land reichenden Buchten Kroatiens angelegt. Nachdem sie jahrelang nur Muringplätze an den Uferkais hatte und als ruhige Marina mit viel Raum zum Manövrieren beliebt war, wurde sie 2003 grundlegend erneuert: Jetzt sind viele Liegeplätze an Schwimmstegen mit Fingerpontons hinzugekommen, wodurch die Kapazität der Marina gewaltig auf 393 Liegeplätze im Wasser gesteigert wurde. Hinzu kommen – wie bisher – 150 Landliegeplätze.

Versorgung Restaurants, Läden, Hafenamts. WCs in der Nähe des Altstadttors und im Westen des Hafens. Primošten ist Zollhafen (1. April bis 31. Oktober). Nur etwas mehr als 2 km Luftlinie entfernt von Primošten liegt die mit allem Komfort ausgestattete

Durch die Fingerpontons wird das An- und Ablegen besonders komfortabel, aber wer die herkömmlichen Muringplätze gewohnt ist, sollte rechtzeitig daran denken, einen zusätzlichen Festmacher bereitzuhalten, denn es gibt hier eben keine Muringleinen. An-



Aus größerer Höhe wird die ehemalige Insellage von Primošten deutlich.



Tankstelle im Ostteil der Marina wurde vor Jahren geschlossen und noch nicht wieder geöffnet. Die Zapfsäulen stehen verwaist herum, auch wenn auf der Webseite der Marina Kremik eine Tankstelle eingetragen ist (Stand September 2011). Bei einer solchen Eintragung sollte man von einer funktionierenden, nicht nur von einer vorhandenen Tankstelle ausgehen können.

Oberhalb der Marina verläuft die Straße von Primošten nach Rogoznica und im Osten der Marinabucht liegen jahrhundertealte Weingärten. Da reifen die

genehmer Nebeneffekt: Niemand kann hier in flach verlaufenden Muringleinen hängen bleiben.

Weitere Vorbereitung vor dem Anlegen: Die Fender sollten wegen der flachen Schwimmstege tiefer gehängt werden.

Aber es ist nicht alles besser geworden: Die

Trauben für den bekannten Babić-Wein.

Im Sommer verkehrt ein Shuttlebus nach Primošten.

Das Wasser in der Marina Kremik ist sehr sauber und, darauf ist man sehr stolz, seit 2003 weht hier in ununterbrochener Folge die Blaue Flagge.



Die Marina Kremik liegt gut geschützt in einer Bucht.

Ansteuerung Wirklich markante Landmarken für die Einfahrt in die Bucht gibt es nicht, aber die Bucht ist bei Tag kaum zu verfehlen.

Liegeplatz Muringplätze am Uferkai und Liegeplätze an Fingerpontons, alle mit Strom und Wasser.

Versorgung Rezeption, Restaurant, Lebensmitteladen, Laden für Bootszubehör, Wechselstube, Sanitäreanlage, technischer Service, 80-t-Travellift, 5-t-Kran, Slip für Schiffe bis 50 t, Parkplatz, Taxi auf Anforderung.

Bei der Weiterfahrt nach Rogoznica sollte man sich nicht zu dicht an Land halten: Das Gebiet im Abstand von 500 m um Rt Zečevo (südliche Begrenzung der Einfahrt in die Bucht Peleš, also zur Marina Kremik) darf nicht befahren werden.

Ein Befahrensverbot gilt auch für den Bereich zwischen den Inseln Jaz und Lukvenjak. Öst-

liche Grenze dieser Zone ist eine Linie mit der Peilung 030° von der Insel Lukvenjak zum Land. In der Nähe von Rogoznica liegen einige Unterwasserkabel, was selbstverständlich immer Ankerverbot bedeutet.

In der Bucht von Rogoznica gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 3 kn.

Rogoznica

war ursprünglich ein auf einer Insel liegendes Fischerdorf. Jetzt ist die Insel durch einen für Autos befahrbaren Damm mit dem Land verbunden und der Ort hat sich nicht nur an der Bucht entlang bis an die Marina Frapa ausgedehnt, sondern ist auch mit den weiter nördlich liegenden Nachbarorten mehr oder weniger zusammengewachsen.

Die auf der ehemaligen Insel liegende Altstadt hat traditionsbedingt enge Straßen, die zum

STWB



Alte Häuser an der Ortsdurchfahrt in Rogoznica

großen Teil zu Einbahnstraßen wurden. So kommt jeder, der durch die torartige Einfahrt fährt, zu einer interessanten Rundfahrt durch das Dorf mit seinen schönen, alten Häusern. An der palmengesäumten Uferpromenade reihen sich Restaurants und Eisdielen aneinander. Außerdem hat Rogoznica ein Hafenamt. Nördlich des grünen Feuers (FL.G) gibt es im Gemeindehafen (auf der Ostseite der Bucht) einige Muringplätze am Kai mit Edelstahlringen zum Festmachen und mit Strom und Wasser. Am nördlich daran angrenzenden Teil ist Anlegen verboten.

Marina Frapa

WP: 43°31,59'N 015°57,99'E

Karte: 721 bzw. 802 DK-Sportbootkarten

Das Bojenfeld vor der Marina gab es 2011 nicht mehr, sodass als Alternative zum Gemeindehafen nur die ganzjährig geöffnete und vor allen Winden geschützte Marina Frapa infrage kommt. Mit 450 Wasser- und 150 Landliegeplätzen und einer Gesamtfläche von mehr als 136 000 m² gehört diese Marina zu den größten Kroatiens.

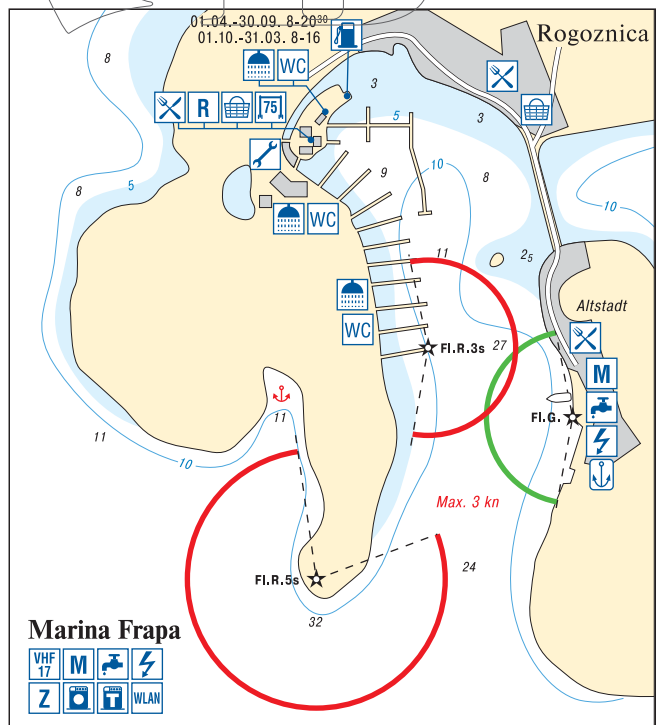
Wenn man die Marina vom kostenpflichtigen Parkplatz aus betritt, fallen neben dem Eingangsbäude neun ordentlich aufgereihete, rote Transportkarren auf, mit denen Ankommende ihr Gepäck vom Auto zum Boot bringen können. Ein angenehmer Kontrast zur oft mühsamen Suche nach Gepäckwagen in vielen anderen Marinas, wenn überhaupt welche vorhanden sind! Beim Weitergehen beeindruckt die Marina Frapa durch ihre Gestaltung und man erkennt

sofort das Motto, unter dem sie steht: Repräsentation!

Ich kenne keine andere kroatische Marina, bei der so viel Wert auf schmückendes Beiwerk und ein gehobenes Ambiente gelegt wird wie hier. Wer seine Yacht an einem dieser Stege liegen hat, eines der Restaurants oder den Nachtclub besucht oder sein Geld im Pokerclub, im Goldshop oder in der Champagnerbar ausgibt, soll sich nicht nur wie ein Kapitän, sondern wie ein (kleiner) Admiral fühlen.

Ein paar Beispiele:

Nahe dem Eingangsbereich steht auf einer künstlichen Insel das rosafarbene, zweigeschossige Hauptgebäude der Marina. Es ist über zwei Brücken erreichbar und Megayachten können direkt an der Insel festmachen. Einen großen Teil des Erdgeschosses nimmt ein Restaurantkomplex ein. Mit Blick auf die Stadt lädt der Captain's-Club YCF ein und eine Konoba verspricht Landestypisches. Der Inselbereich um die Restaurants herum ist sehr



schön mit verschiedenen Blumen- und Palmenarten bepflanzt.

Am Innenhof sorgen ein Konsum-Markt und verschiedene andere Läden für die alltäglichen Bedürfnisse.

Wem es auf seiner Yacht zu eng wird, der kann in das Hotel im Obergeschoss ausweichen. Damit man sich beim Erreichen der Panoramansicht Captains's Office im oberen Stockwerk nicht überanstrengt, gibt es einen Aufzug, der allerdings während des Besuchs 2011 außer Betrieb war.

Wer es eher sportlich mag: Plätze für Bowling, Squash und Tennis sowie eine Fitnessanlage und ein Swimmingpool stehen zur Verfügung. Für die geistige Herausforderung findet man ein großes Schachspiel. Als Schachspieler fragt man sich nur: Ist hier das »Schachbrett« (die Spielfläche am Boden) zu klein oder sind die Figuren zu groß, um einen guten Überblick zu haben?

Neben den Anlegestellen für Megayachten blickt ein golden glänzender Löwe, der sich auf einen schwarzen Anker stützt, von hohem Sockel über die Marina und erinnert an die Zeiten, als diese Gegend unter venezianischem Einfluss stand.

Der Weg, der zu den Stegen führt, grenzt landseitig an einen Kiefernwald. Zwischen dem Weg und dem Wasser stehen Palmen, Tamarisken und Oleander.

Jeder einzelne Steg wird durch ein steinernes Portal mit schmiedeeisernen Toren abgeschlossen. Am rechten Pfeiler ist eine Gegensprechanlage montiert mit der darüber stehenden mehrsprachigen Aufforderung, dass sich neu Ankommende bei der Rezeption melden sollen. Bei diesem Niveau kaum noch der Rede wert: Selbstverständlich sind die Stege videoüberwacht. Zwischen den Stegen springen Betonplattformen vor, auf denen schwarz lackierte Anker verschiedener Form und Größe und ein Ruderblatt eines alten Schiffes angebracht sind.

Damit niemand auf dem langen Weg zum Hauptgebäude verhungert oder verdurstet,



Auch größere Yachten finden in der Marina Frapa bequem Platz.

gibt es auch im Stegbereich ein Café und eine Pizzeria.

Über den eigentlichen Aufgabenbereich einer Marina hinausgehend organisiert man in der Marina Frapa auch Kongresse, Hochzeiten, Präsentationen und Modeveranstaltungen.

Für die Wasserqualität in der Marina spricht, dass hier seit 2001 mit nur einjähriger Unterbrechung die Blaue Flagge weht.

Alles in allem: Wer Wert auf eine gepflegte Umgebung mit allen Möglichkeiten für Sport und Unterhaltung legt, wird sich in der Marina Frapa sehr wohl fühlen. Für Gastlieger (Transit) ist die T-förmige Außenpier vorgeesehen.

Ansteuerung Wahrschau! Nördlich des Hafens gibt es ungefähr auf Höhe des Südendes des Damms eine Flachstelle mit Klippen, die bei Nacht oder schlechter Sicht nur schwer zu erkennen ist.

Liegeplatz Muringplätze an zehn Stegen mit Strom- und Wasseranschluss. Transitboote machen in der Regel an der Außenpier fest.

Versorgung Rezeption, Restaurants, Champagner-Bar, Eisdielen, Captains's Club YCF, Disco-Nachtclub, Hotel Insel sowie Festland, Läden für Lebensmittel, Bootszubehör, Schmuck und Souvenirs, technischer Service u.a. Service für alle Motorentypen, Videoüberwachung,

Parkplätze für Pkw, Kongresshalle, Bankethalle, Sporteinrichtungen (Bowling, Squash, Fitness, Tennis), Swimmingpool.

Nach den relativ dicht zusammenliegenden Häfen bzw. Marinas von Primošten, Kremik und Rogoznica folgt auf dem Weg nach Osten erst einmal eine längere Durststrecke, was sichere Liegeplätze in Marinas angeht (ungefähr 15 sm bis zur Marina Agana in Marina). Unterwegs findet man an der Küste nur die vor südlichen Winden ungeschützten Ankerbuchten Uvala Borovica und Uvala Sičenica und die aufgegebene Marina Vinišće.

Wer lieber einen Liegeplatz auf den Inseln Borak oder Drvenik Veli suchen möchte, hat wenig Aussicht auf einen komfortablen Platz. Hier mehr der Vollständigkeit halber:

Borak

WP: 43°27,0'N 016°05,56'E

Karte: 721 bzw. 802 DK-Sportbootkarte

Der Hafen ist im Inneren flach und hat in der Regel kaum Platz für Gastlieger.

Liegeplatz Mit etwas Glück Liegeplatz an einer der beiden Molen. Die Außenseite der südlichen Mole ist für die Fähre reserviert. Ohne Strom und Wasser.

Versorgung Restaurant, Laden, Sliprampe.

Drvenik

WP: 43°27,09'N 016°08,55'E

Karte: 721 bzw. 802 und 803 DK-Sportbootkarte

Hier soll einmal die Marina Zirona entstehen, aber die Bauarbeiten sind unterbrochen worden. Deshalb keine Anlegehilfe, kein Strom oder Wasser.

Liegeplatz Mit Bug- oder Heckanker an der Mole. Ohne Strom und Wasser. Muringplätze



Jeder der zehn Stege der Marina Frapa ist durch ein solches Portal abgeschlossen. Auf dem Portal die Kamera für die Videoüberwachung.

Drvenik 72
 Duba 86
 Dubrovnik 165

Gorbij Okrug 43
 Gradac 73
 Gršćica 136

Herceg Novi 182
 Hodilje 81
 Hvar 121
 Igrane 70

Jelsa 115

Kaštel Lukšić 46
 Kaštel Novi 45
 Kaštel Stari 45
 Kneža 140
 Kobaš 92
 Koločep 163
 Komiža 127
 Korčula 129
 Kotor 189
 Kozarica 149
 Krilo Jesenice 55
 Kut 127

Lastovo 141
 Ljuta 188
 Lopud 160
 Lovište 87
 Lučica 144
 Luka 106
 Luka 81
 Luka Banja 140

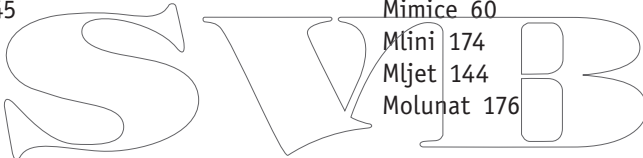
Makarska 65
 Mala Vira 111
 Mali Ston 79
 Marina Agana 38
 Marina Bar 198
 Marina Baška Voda 63

Marina Budva 195
 Marina Frapa 35
 Marina Gruž 170
 Marina Kaliman 194
 Marina Kaštela 46
 Marina Kremik 32
 Marina Lav in Podstrana 54
 Marina Lumbarda 132
 Marina Plavnica 206
 Marina Porto Montenegro 193
 Marina Prčanj 191
 Marina Ramova in Krvavica 64
 Marina Seget 40
 Marina Vlačka 99
 Maslinica 95
 Milna 97
 Milna 121
 Mimice 60
 Mlini 174
 Mljet 144
 Molunat 176

Nečujam 96
 Neretvadelta 74
 Neum 77

Okuklje 152
 Omiš 57
 Orašac 164
 Orebić 88
 Pakleni Otoci 130

Pasadur 142
 Perast 186
 Petrovac (na moru) 198
 Ploče 75
 Podgora 67
 Podgora Čaklje 69
 Podobuće 89
 Polače 147
 Poljice 164
 Pomena 146
 Portoč 172



Postira 104
Povlja 106
Prapatno 91
Prigradica 139
Primošten 31
Prižba 135
Prožura 151
Pučišća 105
Pupnatska Luka 133

Račišće 139
Rasoha 139
Risan 185
Rogač 95
Rogačić 126
Rogoznica 34
Rose 195

Šipanska Luka 159
Skrivena Luka 141
Slano 157
Slatine 44
Sobra 149
Split 47
Splitska 103
Srebreno 173
Sreser 83
Stadthafen Primošten 31
Stari Grad 112
Stiniva 112
Stobreč 53
Stomarica 61
Stomorska 96
Ston 157
Strožanac 53
Sućuraj 117
Suđurađ 160
Sumartin 107
Sumpetar 56

Šunj 161
Supetar 101
Sutivan 101
Sv. Mihajlo 143
Sv. Nedjelja 120
Sveti Stefan 197

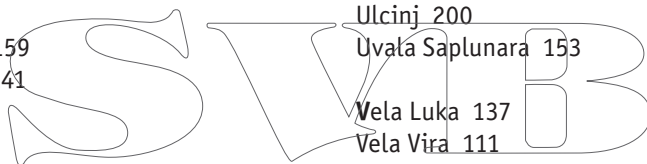
Tatinica 148
Tivat 192
Tri Luke 136
Trogir 40
Trpanj 85
Trstenik 89
Trsteno 162
Tučepi 66

Ubli 142
Ulcinj 200
Uvala Saplunara 153

Vela Luka 137
Vela Vira 111
Vinišće 38
Virpazar 206
Vis 125/126
Vrboska 114

Yachtclub Orsan 172

Zaklopatica 143
Zaostrog 72
Zaraće 120
Zaton 164
Zavala 119
Zavalatica 133
Zelenika 184
Živogošće-Blato 72
Živogošće-Porat 71
Žuljana 90



Sonne satt, blaues Meer, wilde Küsten, einsame Inseln, romantische Buchten und kleine Häfen: Das hat die Adriaküste von Kroatien und Montenegro bei Wassersportlern so beliebt gemacht, dazu eine Landschaft voller Kontraste, einsame Inseln, die von glasklarem Wasser umströmt werden, kleine verträumte Fischerdörfer und moderne Marinas mit jedem Komfort.

Dieser neue Törnführer beschreibt die kroatische Küste von Primošten über Trogir, Split und Dubrovnik bis nach Makarska, dazu die Halbinsel Pelješac, die Inseln Šolta, Brač, Hvar, Pakleni Otoci, Vis, Korčula, Lastovo und Mljet. Darüber hinaus informiert der Band über die montenegrinische Küste mit der Bucht von Kotor, Herzeg Novi, Bar und Ulcinj sowie das Gebiet rund um den Skadar-See.

Häfen, Marinas und Ankerbuchten sind detailliert beschrieben und mit zahlreichen farbigen Plänen und Farbfotos kompetent dargestellt.



ISBN 978-3-7688-3570-4



9 783768 835794

www.delius-klasing.de