

## **Warum nicht Dubrovnik ?**

FLY-SOUTHEAST der Flugsportsektion im Juli 2007

Ziel des Sommerausflugs der Flugsportsektion sind immer „Meer, Inseln, Sonne“ und nach neuerlichen Überlegungen über das Donaudelta bis Istanbul zu fliegen entschied – angesichts der schwierig zu klärenden Bedingungen un Rumänien, Bulgarien und der Türkei – die schlichte Frage: „Warum nicht Dalmatien und Dubrovnik ?“

Obwohl noch nicht EU sind die Ziele in Istrien nahezu ein Standardprogramm österreichischer Flugsportvereine und wer war noch nicht „Fischessen in Porto Roz“ oder auf einen „Kaffee in Mali Losinj“ ?. Dort beginnt aber erst eine fantastisch zu fliegende Küstenlinie, die mit Dubrovnik ein lohnendes Ziel bietet.

Nicht jeder wollte oder konnte die 4 Flugstunden in einer einmotorigen Maschine von Wiener Neustadt bis Dubrovnik durchfliegen und so war eine Zwischenstation Pula am Süzipfel Istriens, was auch die Möglichkeit bot, diese sehr urbane Küste von Triest und Porto Roz südostwärts abzufliegen.

Pula selbst ist eine sehr moderne Stadt mit einer kleinen, gepflegten Altstadt. Waren wir mit dem Speiseangebot (besonders Fisch) und dem Speiseeis dort schon sehr zufrieden, sollte uns Dubrovnik zeigen, wie man das noch bei weitem übertreffen kann !

Der Airport hat ein wenig Linien- und viel Charterbetrieb und demgemäß kommt der „Einmotorige“ nicht zuerst auf der Liste der Aufmerksamkeit, aber das Service ist zuverlässig und unkompliziert. Daß man ein Flugplatzgelände – natürlich nur, wenn gerade kein Flugzeug im An- oder Abflug ist – auch offenbar zum Tontaubenschließen verwenden kann, hat uns trotzdem überrascht !

Wer dann von der Südspitze Istriens über das Meer nach Mali Losinj und weiter südostwärts die dalmatinische Küste entlang aufbricht, sollte vor allem genügend Filme (oder Batterien) in den Kameras haben und auch etwas Zeit, um die Buchten, Inseln und Meerengen mit ihren malerischen Orten und Marinas auch etwas abfliegen zu können. Bizarre Formen von goldgelben oder dunkelgrünen Inseln mit weißer Felsen oder Sandumrahmung liegen im azurblauen Meer verteilt und man kann sich problemlos in die Gefühle der unzähligen Segler und Bootsfahrer versetzen, die diese Inseln mit weißen Kielwasserlinien verbinden. Regatten kann man beobachten, die wie Vogelschwärme am Meer unterwegs sind und verschwegene, geschützte Marinas, die auch nach oben die sonnige, ruhige Atmosphäre eines gemütlichen Yachthafens ausstrahlen.

Dubrovnik bildet einen organischen Schlusspunkt dieser Küstenlinie und kurz dahinter geht es in die etwas flachere, geradere Küstenlinie Albaniens über. Der Airport liegt südlich weit außerhalb der Stadt und zwischen Linien- und Charterflugzeugen (von B747 bis MD80) sucht man sich den Weg zur Abstellfläche, wo sich von der Flugsportsektion die Diamond DA40 Star OE-KWR und OE-KAS sowie die Piper PA28 OE-KBS letztlich trafen.

Ein Hotel nur für zwei Tage in Dubrovnik zu dieser Jahreszeit zu bekommen ist undenkbar und so logierten wir – auch nicht einfach zu bekommen – nördlich außerhalb der Stadt in einer Hotelgegend, die uns auch die großen Rundfahrtschiffe präsentierte, die laufend in Dubrovnik Station machen. Trotzdem

ist das Verkehrssystem gut organisiert und zuverlässig und in nur 15 Minuten waren wir stets am alten Stadtkern.

Die Geschichte Dubrovniks ist interessant. Ursprünglich eine Siedlung vertriebener Griechen, dann eine wichtige Seehandelsstadt und in starker Konkurrenz zu Venedig, schließlich erst von Napoleon einverleibt und dann im Wiener Kongress an Österreich-Ungarn gegangen. Durch die Weltkriege in Jugoslawien einverleibt und Kroatien zugezählt. Ein noch immer präsenster, tragischer Teil der Geschichte aber betrifft die Auflösung Jugoslawiens, wo Dubrovnik 1991 bis 1992 von der Serbischen (Jugoslawischen) Armee angegriffen und beschossen wurde. Das UNESCO-Weltkulturerbe wurde dabei rücksichtslos beschädigt und von Land und See her barbarisch beschossen. Dies trotz der Tatsache, dass sich keine kroatischen Militäreinheiten in oder um die Stadt befanden !

Monatelang war Dubrovnik ohne Strom und Wasser und wurde verbissen und mit großen Opfern verteidigt – ein eigener Gedenkraum ist heute zu besichtigen. Wenn man daran auch etwas Gutes finden will, so sind dies die Dächer der Altstadt, denn die alten grauroten Dächer wurden zu fast 100 Prozent zerschossen, sodaß neue Ziegel bei der Reparatur verwendet werden mussten und jetzt zeigt sich Dubrovnik mit hellroten, freundliche Dächern in einheitlicher Farbe !

Die historische Baumasse ist praktisch wiederhergestellt und nach wie vor beeindruckt die Festungsmauer, die die Stadt umgibt und die man in etwa einer Stunde entlang wandern kann. Auf Stadt, Meer, Hafen und bergiges Hinterland gibt das wunderbare Ausblicke, die in der Abendsonne einfach überwältigend werden.

Mit Sonnenuntergang tritt aber noch eine andere Verwandlung ein: die Stadt verwandelt sich in ein gigantisches Restaurant und nahezu ununterbrochen reiht sich ein Straßenrestaurant an das andere – seien die Gassen auch noch so schmal und steil. Köstlich kann man essen und trinken und die mediterrane Nacht genießen. Braucht man dann noch ein leckeres Speiseeis – das wird an vielen Stellen variantenreich angeboten !

Leider muss man wieder zurück, aber da es wieder die bizarre, wunderschöne Küsten- und Insellandschaft entlang geht, wird man entschädigt und füllt die Kamera neuerlich voll. Wie immer teilten sich die Rückflugrouten und in Krk (Rijeka) oder in Vrsar wurde Station gemacht. Damit folgte die eine Route dem klassischen „Porto Roz – Graz“ Pfad und die andere über das Küstengebirge nach Zagreb und über Bad Radkersburg direkt nach Wiener Neustadt.

Wem die Variante mit einem einmotorigen Sportflugzeug zu aufwändig ist – mit OS gibt es passende Direktflüge (mit A320) und somit kann man auch so die Frage stellen: „Warum nicht Dubrovnik“. Es ist allemal eine Reise wert.

Anton Novak  
Sektionsleiter Flugsport

