



# Med Troldand på kanten af Europa Del 1

I foråret 2015 var den græske økonomiske krise på sit højeste. Der var kø ved hæveautomaterne, og ved enhver lejlighed sikrede vi os at fylde op med kontanter i Troldands boks. Eventuelt nyt udstyr eller reservedele til båden skulle bestilles betales forud, og man spurgte sig selv, hvad enden ville blive.

At der er problemer og uro i dette sydøstligste hjørne af Europa er ikke nyt. Grækenland har siden sin selvstændighed i 1832 gennemlevet flere borgerkrige og økonomiske nedsmeltninger; men landets strategiske beliggenhed har altid betydet, at det blev reddet på målstregen. Albanien har i mere end 50 år været et totalt isoleret stalinistisk diktatur, Montenegro, Bosnien og

Kroatien er nye statsdannelser, der inden for de seneste 25 år er genopstået på asken af det tidligere Jugoslavien.



## De Ioniske Øer

Krise eller ej, foråret i det Ioniske "indlandshav" ud for Vestgrækenland er vidunderligt, og på vejen



Udsigten fra den lokale taverna på Kastos, det er morgendagens middagsmad der hænger til tørre.





Er det en bro eller en færge spørger man sig selv. I virkeligheden er det en hybrid.



En stor (>1m) havskilpadde i havnen i Messolonghi.



Udsigten over vores yndlingsankerplads på Vestgrækenlands kyst: Limin Petala.



Til 1. maj festligheder i Fiscardo.

nordpå sidst i april er charter-flotillerne endnu ikke kommet i gang, og de populære steder kan nydes i fred og ro. Med foråret i fuldt flor, og på de medbragte cykler kan man så køre fine ture i land mellem oliventræer og græssende geder. I Ay Eufemia på Kefalonia besøgte vi en spændende underjordisk sø, hvor vi var de eneste besøgende på en turistattraktion, der i sæsonen angiveligt har op til 1000 besøgende om dagen.

Herfra til Fiscardo, der opkaldt efter den normanniske ridder Robert af Guiscard (direkte efterkommer af vi-kingekongen Rollo) som døde her i 1085. Stedet er berygtet for at være overfyldt, men vi lå i flere dage lige neden for en taverna med en fast fortøjning og helt uden at blive opkrævet havnepenge. Her deltog vi blandt andet i 1. maj festlighederne og gik nogle dejlige ture på afmærkede ruter i det bjergrige bagland.

Videre til Lefkas for at få taget mål til en ny sprayhood, middelhavssolen tager hårdt på grejjet, og det er vigtigt at budgettere med løbende fornyelser. Herfra nordpå til Paxos, der har nogle helt perfekte ankerpladser. Og har man behov for at kunne gå direkte i land, kan man vælge at sejle til hovedbyen Gaios. Her "fortøjes" som ved de fleste græske byer med eget stævnanker, hvorefter der bakkes ind til bykajen (oftest helt uden betaling). Fra sit eget cockpit kan man så deltage i folkelivet på kajen. Med de mange både der ligger "parkeret" parallelt, hvor ankerkæderne lægges godt langt ude (>30 meter), er risikoen for krydsede ankre betydelig. Når så færgen kommer ind, og også skal have stævnanker ud, ja så kan der let blive tale om underholdning af høj klasse. Om det er komedie eller drama afhænger helt af, om man selv er involveret.

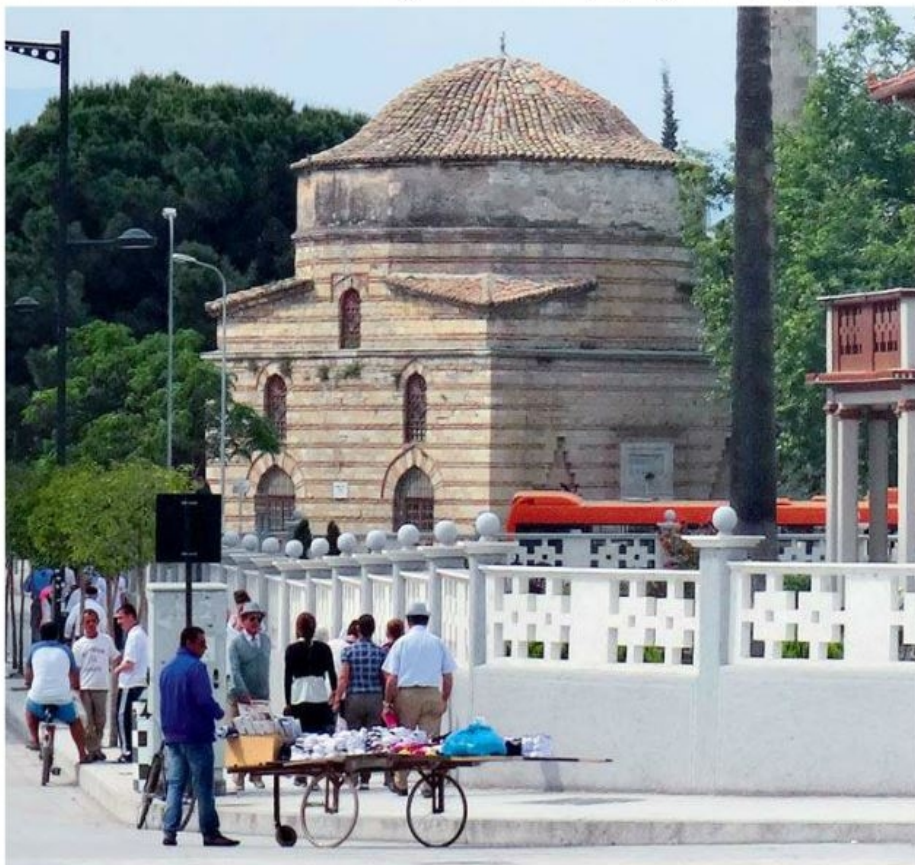




Albanien svarer næsten til den romerske provins Illyrien. Amfiteateret i Apollonia.



Udvinning af olie fra skifer har betydelige negativ effekt på miljøet.



Moske i Vlorë. Albanien er et helt sekulariseret muslimsk land.



## Albanien

Der er ikke så mange sejlere, der har besøgt Albanien. Landet var i næsten et halvt århundrede en slags pariastat under et ortodokst stalinistisk styre, der helt isolerede landet fra det øvrige Europa i vest som i øst. Sejlere, der passerede nordover fra Grækenland, blev tidligere på det kraftigste opfordret til at holde rigelig afstand fra albansk territorialfarvand. Rygterne ville vide, at risikoen for at blive opbragt af de lokale myndigheder var betydelig, og vi har faktisk ikke mødt mange, der har været der i egen båd. Siden 1991, hvor den moderne albanske republik blev til, har tingene imidlertid ændret sig, så her var der noget, der skulle prøves.

Lad det være sagt med det samme: Man sejler ikke til Albanien for sejladsfarvandets skyld. Kysten er, bortset fra en enkelt større beskyttet bugt halvejs af vejen nordpå, ikke specielt interessant. Angiveligt er det ikke tilrådeligt at ankre op, med mindre man først har klareret ind i en af de større erhvervshavne, som ikke er indrettede til fritidssejlere. Fra Korfu til Vlorë er der ca. 80 sømil, som vi besluttede at tage som natsejlad, så vi var sikre på at ankomme i dagtimerne. Derfor: Afgang sidst på eftermiddagen.





Der indklarerer i Vlorë, og vi venter på, at agenten får udført papirarbejdet.

Havnen i Vlorë, hvor indsejlingen er beskyttet af utallige nu udrangerede kanonstillinger, består af to jern- og betonmoler affendret med gamle lastbildæk, der hænger i store kæder godt smurt ind i konsistensfedt. Der ankommer to færger fra Italien hver formiddag. Da der ikke er noget egentligt færgeleje, lægger de anker fra stævnen, hvorefter der bakked ind mod molen. Det er bestemt ikke et sted, der indbyder til længerevarende ophold. På molen stod en gruppe agenter (alle med autorisation & identifikation), der skulle hjælpe os med indklareringen. Havnekapitajnen udpegede herefter, hvem af dem der skulle have dagens tjans. Alt blev problemfrit ordnet på en lille time. Da agenten kom tilbage, var vores pas dog ikke blevet stemplet. Da vi havde læst, at det er vigtigt, at man bliver stemplet ind og ud, bad vi om stempler, så han cyklede tilbage og fik også denne detalje ordnet. Agenten talte ikke meget engelsk, men italiensk, så vi måtte klare os med italiensk/spansk, og det gik helt fint. Prisen for agenten, der beløb sig til 80 euro, inkluderede så også udklareringen.

I hele Albanien findes kun en enkelt "rigtig" marina: Orikum, som ligger i bugten nogle sømil syd for Vlorë, hvor man forsigtigt forsøger at udvikle lidt turisme. Her tilbragte vi en uges tid. Tæt på marinaen findes flere små gode restauranter indrettet på de få turister, men bare få kilometer længere mod syd kan den "rigtige" albanske by, der har givet navn til marinaen, besøges. Igen var det påfaldende hvor mange udrangerede "pillboxes" (beton maskingeværstillinger), vi så overalt. Der er ingen tvivl om, at man tidligere havde en paranoid angst for omverdenen – en slags europæisk Nordkorea. Nu derimod blev vi overalt mødt med smil og imødekommenhed.

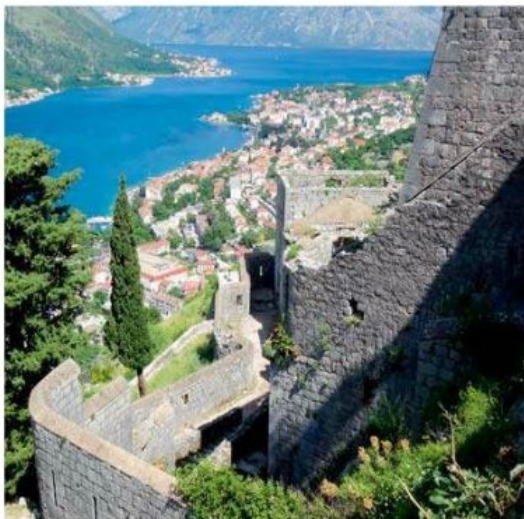
Under opholdet i Orikum lykkedes det for bare 90 euro at hyre en bil med en chauffør, der talte udmærket engelsk. Chaufføren Edison var tilsyneladende ikke en særlig rutineret billist (og han fortalte os da også, at han havde lånt bilen af naboen), men han kørte forsigtigt. Det var i sig selv betryggende, da vejene mindst talt ikke alle er lige gode, de fleste faktisk ret forfærdelige. Ved op- og nedkørsel til broer kunne der være kæmpe huller...ud over selvfølgelig alle de andre huller og bump der var overalt.

Om der overhovedet findes vejkort at købe i fri handel, ved jeg ikke, og Edison måtte flere gange undervejs spørge lokale om en vej nu også var passabel. Vi oplevede flere gange, at der var omkørsler, eller veje var lukket, så vi var glade for, at vi havde valgt bil med chauffør (og ikke lejet en), som nogenlunde kendte vejen og kunne spørge sig frem, når han kom i tvivl. Vejskilte med retningsangivelser var der ikke mange af, så der opstod tit tvivl.

Når alt det så er sagt, så var det bestemt ikke spild af tid at tage en tur ind i landet. Det var meget flot og varieret. Vi kørte via Vlorë og Fier til Berat, der er på UNESCO's liste over bevaringsværdig verdensarv. Her ligger en gammel byzantinsk middelalderborg med en fantastisk udsigt. Undervejs ved en af omkørslerne kom vi ind over et område, hvor der blev udvundet skiferolie, faktisk nok til at dække en tredjedel af landets forbrug.

På turen tilbage tog vi en afstikker til Apollonia, der byder på romerske ruiner fra andet århundrede efter vores tidsregning. Ruinerne var pænt udgravet og havde et tilknyttet museum med virkelig flotte effekter, som bestemt (i vores arkæolog-amatør-øjne) kunne konkurrere med, hvad vi tidligere har set i Italien og Grækenland.





Udsigt over Kotor.



Kotor er en vigtig destination for cruising-turismen.



Lokal ost og forskellige slags tørret kød.



Der kigges på folkelivet, bemærk den venezianske Markusløve på bymuren.



## Montenegro

Fra Vlöre til Bar i den tidligere jugoslaviske delstat Montenegro, umiddelbart nord for Albanien, er der 120 sømil. Montenegro er et af Europas mindste lande og samtidig den yngste statsdannelse, der først i 2006 løsrev sig fra Serbien. Landet sigter målbevidst mod et medlemskab af EU og har allerede indført euroen som den nationale valuta. Montenegro, hvis areal er godt en fjerdedel af Danmarks, har bare 600.000 indbyggere og en ultrakort kystlinje mod Adriaterhavet på bare 50 sømil.

For at få adgang til disse herligheder skal man imidlertid klarere ind, og kommer man syd fra gøres dette bedst i Bar lige nord for grænsen til Albanien. Først til havnepolitiet (ind ad molen, over gaden op til en lille park, gråt hus i to etager, åbnet døgnet rundt) for at vise bådens registrering (vi har et fint et fra Dansk Sejlunion), yachtskipperbevis (det første gang det har været fremme), udfyldte crew-list og købe sejladslicens med tilknyttede vignette (€46), der skal påklistres båden. Dernæst til paspolitiet (ved færgeterminalen)

for at få stemplet passene og til sidst tilbage til havnemesteren for at betale havnepenge på 50 euro. Det var ulige meget lettere i Albanien, men der måtte vi jo så til gengæld betale for agenten.

Fra Bar via en dejlig ankerplads ved Bigova, hvor vi via Facebookgruppen "Middelhavssejlere" havde aftalt at mødes med andre danske sejlere på vej sydover. Dem tilbragte vi en dejlig dag sammen med. Herfra videre til Herceg Novi, en gammel kurby ved indsejlingen til Adriaterhavets sydligste fjordlignende landskab Boka Kotorska. Herfra er det muligt at sejle 17 sømil ind i landet blandt høje bjerge, forbi et pittoresk romersk-katolsk kloster beliggende på en lav ø i fjorden, og videre ind i bunden af fjorden til Kotor. En fantastisk by, der først og fremmest er præget af sin tid som venezianske provins (1420-1797). Den er på UNESCO's verdensarvs-liste og besøges derfor af mange cruise skibe. I de timer disse giganter lægger til kaj oversvømmes den lille by af turister, og man bør holde sig nede på sin egen båd.

En tur på bymuren var en rigtig flot oplevelse. Den så at sige kravler op ad bjerget,

så den også beskytter byen fra angreb fra de uvejsomme bjerge, men også og måske mere vigtigt, den ligger fremragende for at beskytte mod angreb fra søsiden. Der var virkelig en flot udsigt deroppe fra. Igen skal vi vende os til lokale specialiteter, der her er forskellige former for lufttørret kød. De flag, vi ser på lystbådene her i havnen, er noget anderledes, end de vi tidligere har oplevet, faktisk lidt af et sammensurium. Her er amerikanske flag, flag fra tidligere britiske kolonier, og så selvfølgelig montenegrinske. Vi har dog ikke hørt et ord engelsk om bord på disse både, men derimod tysk og russisk. Selv i lystbådeverden findes bekvemmelighedsflag; men på en dansk sejler virker det lidt akavet, at besætningen på en amerikansk-flaget båd er russisk (og at der føres russisk flag under bagbord saling).

Kotor viste sig st være det perfekte sted at lade båden ligge et par dage for at leje en bil til en tur ind i landet og videre til et besøg i Bosnien og Sarajevo, endnu en af de eksjugoslaviske statsdannelse. Men den historie må vente til næste del af beretningen om Europa på kanten.