

Problem vid översättning av termer från nautisk turism mellan kroatiska och svenska

Fiket, Anita

Master's thesis / Diplomski rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:428538>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-29**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



ZAGREBS UNIVERSITET
FILOSOFISKA FAKULTETEN
INSTITUTIONEN FÖR SKANDINAVISTIK

Anita Fiket

**Problem vid översättning av termer från nautisk turism mellan
kroatiska och svenska**

Masteruppsats

Handledare: Sara Profeta, universitetslektor

ZAGREB, december 2019

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	1
2. DE UTVALDA TEXTERNA	2
3. LITTERATUR, ARBETSMETOD OCH TEORETISKT RAMVERK	4
4. ANALYS AV ÖVERSÄTTNINGSPROBLEM AV TERMER FRÅN NAUTISK TURISM.....	6
5. SLUTSATS.....	10
6.ÖVERSÄTTNINGAR FRÅN KROATISKA TILL SVENSKA.....	11
6.1.KROATISKA KÄLLTEXTER.....	11
6.1.1.Nautička Hrvatska	12
6.1.1.1.Dobro došli na hrvatski Jadran	12
6.1.1.2.Dalmacija - Zadar.....	16
6.1.1.3.Informacije za nautičare.....	21
6.1.2.Pučka regata i europske medalje	25
6.1.3.Pristani i marine	27
6.1.4.Cappelli: Prvi put u povijesti hrvatski turizam ostvario sto milijuna noćenja	30
6.1.5.Manta 700R.....	32
6.1.6.Fortis 590c.....	34
6.1.7.Vento 500.....	34
6.2.ÖVERSÄTTNINGAR TILL SVENSKA.....	37
6.2.1.Nautisk Kroatien.....	37
6.2.1.1.Välkommen till Adriatiska havet	37
6.2.1.2.Dalmatien – Zadar	37
6.2.1.3.Information för nautiker	37
6.2.2.Folkregatta och europeiska medaljer.....	51
6.2.3.Kajer och marinor.....	52
6.2.4.Cappelli: För första gången i historien har den kroatiska turismen haft 100 miljoner övernattningar.....	56
6.2.5.Manta 700R.....	58
6.2.6.Fortis 590 c.....	59
6.2.7.Vento 500.....	60
7.ÖVERSÄTTNINGAR FRÅN SVENSKA TILL KROATISKA.....	63
7.1.SVENSKA KÄLLTEXTER	63
7.1.1.Nautisk turism – En jämförelse mellan kroatiska och svenska förhållanden.....	64
7.1.2.Den keltiska ringen.....	70
7.2.KROATISKA ÖVERSÄTTNINGAR	79

7.2.1.Nautički turizam – usporedba hrvatskih i švedskih mogućnosti	80
7.2.2.Keltski prsten	86
8.ORDLISTA	93
8.1. SVENSKA - KROATISKA	93
8.2. KROATISKA – SVENSKA	99
9.LITTERATUR	104
9.1. ORDBÖCKER OCH KÄLLOR	105
9.2.KROATISKA KÄLLTEXTER	106
9.3.SVENSKA KÄLLTEXTER	106

1. INLEDNING

Översättning är en process där man överför ett begrepp och budskap från ett språk till ett annat. Det finns många översättningsmetoder som en översättare kan använda. Men det finns också olika problem som kan dyka upp under översättningsprocessen. I det här mastersarbetet ska jag behandla översättningar av texter om nautisk turism mellan svenska och kroatiska och översättningsproblem som dök upp medan jag översatte dem.

Enligt WTO omfattar turism människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år, för fritid, affärer eller andra syften. Den turismen kan delas upp i två grundläggande kategorier som beror på typ av motivation och mängd: massturism och så kallad *speciell turism*. Massturism är en form av turism där ett stort antal turister reser på ett organiserat sätt, oftast i paketarrangemang, som inkluderar sommar- och vinterturism. Å andra sidan motiveras den *speciella turismen* av olika motiv och det finns lika många motiv som det finns turister. Nautisk turism hör också till denna kategori eftersom turister har ett särskilt motiv, men i kroatisk facklitteratur kommer det upp att den tillhör en speciell form av massturism (Mikačić, et al. 2006: 41). Nautisk turism innehåller sjöresa och nautikers vistelse både på olika typer av båtar och i hamn, dvs det är en typ av turismen vilken innehåller både segling och turism.

Det finns flera orsaker till varför jag har valt översättningsproblem i nautisk turism som tema för mitt arbete. Den här *speciella turismen* är viktig för Kroatien eftersom å ena sidan är Kroatien med sina naturliga och geografiska egenskaper lämplig för nautisk utveckling (700 öar, varmt klimat, osv.), å andra sidan knyter man nautisk turism med elit och dessa typer av turister besöker kusten. På grund av sin turistattraktion blev Kroatien en populär destination för nautisk turism under de senaste åren och också bland nautiker från Sverige. Det visar många svenska och kroatiska turistiska webbsidor om Kroatien och segling på svenska. Nautisk turism är bland de typer av turism som ökar och växer snabbast idag, så det finns ett behov att analysera översättning av nautiska typer av texter.

Turism är ett tvärvetenskapligt område som inbegriper både flera näringar och vetenskapsgrenar, som till exempel ekonomi, geografi, transport, handel, boende, geologi, sociologi, historia, konsthistoria. Detta innebär att termer från dessa och mycket fler områden dyker upp när man pratar om termer inom turismen. Nautisk turism kan ses från två aspekter. En hänvisar till nautisk turism som *speciell turism*, dvs. som en del av turistnäringen och ett sätt av rekreation. Den andra aspekten är att nautisk turism sammanfogar flera närings-branscher som samexisterar i ett utrymme och därför skapar ett intressant komplex. De viktigaste ekonomiska branscher som gör den här *speciella turismen* är turism och sjöfart. Därför ska man inte se nautisk turism bara som en del av sjöfart eller turism, utan det som gör *speciell turism* unik (Orams 2002: 1).

Syftet med detta mastersarbete är att identifiera och analysera problem som förekommer vid översättning av texter om nautisk turism och att föreslå möjliga lösningar. I mitt mastersarbete ska jag

förklara översättningsproblem som jag kunde träffa under översättningsprocessen i olika texter som jag har valt att arbeta med och som handlar om nautisk turism och segling.

Mastersarbetet är uppdelat i åtta delar: inledning, beskrivning av texterna, litteratur, arbetsmetod och teoretiskt ramverk, analys av översättningsproblem, slutsats, källtexter, översatta texter och på slutet en ordlista. I inledningen förklarar jag arbetets ämne och syfte. I det andra kapitlet presenterar jag texter som jag har översatt till svenska och kroatiska. Därefter följer det teoretiska ramverket, vilken litteratur och källor jag har använt och mina arbetsmetoder. Sedan kommer den teoretiska delen där jag beskriver svårigheter som inträffade och anmärker på flera översättningsproblem som dykte upp under översättningsprocessen med begrepp som tillhör nautiska turismen. Jag ger också lösningar till hur jag har löst dessa problem. Den sjätte delen innehåller de kroatiska källtexterna och deras översättningar till svenska och i den sjunde delen kommer de svenska källtexterna och deras översättningar till kroatiska. På slutet ger jag en ordlista i vilken jag listar upp de svenska termerna och deras kroatiska motsvarigheter.

2. DE UTVALDA TEXTERNA

Jag har översatt texter av fem stilar: tre i riktning från kroatiska till svenska, två från svenska till kroatiska. Sammanlagt har jag översatt nio texter inom dessa stilar: två i riktning från svenska till kroatiska och sju från kroatiska till svenska. En text tillhör den vetenskapliga stilen, det finns tre texter inom den turistiska genren, tre texter inom den tekniska, en tidningsartikel samt en skönlitterärtext.

Från kroatiska till svenska har jag översatt tre turistiska texter, en tidningstext och tre tekniska texter. Eftersom mitt mastersarbets tema är nautisk turism, valde jag flera texter som handlar om den. Jag ville visa hur annorlunda de kan bli. Den första turistiska texten som jag har översatt från kroatiska till svenska är broschyren *Nautička Hrvatska* av Kroatiska turistrådet (kro. *Hrvatska turistička zajednica*) från vilken jag har översatt tre delar: inledningen *Dobrodošli na hrvatski Jadran, Dalmacija – Zadar* och *Informacije za nautičare*. Inledningen beskriver Adriatiska havets skönhet, hur nautiker kan tillbringa semester i Kroatien och den allmänna nautiska infrastrukturen i Kroatien. Broschyren är uppdelad enligt kustlandets delar, och för var och en ges en turistöversikt, och sedan listas alla marinor i regionen med sin korta beskrivning. Jag har valt marinor från regionen *Dalmatien Zadar*. Den sista delen av broschyren är *Informacije za nautičare* som ger användbar information om dokument, avgifter med mera för turister/nautiker i Kroatien. Den här delen liknar en juridisk text så det var som en utmaning för mig att översätta.

De andra två turistiska texter är ur *Biseri Jadrana – edicija za kulturu putovanja* som är en rad utgåvor av delar av Adriatiska havet gjorda i form av reseguidebok. Den första texten är en rapport skriven av Goran Oreb. Rapporten heter *Pučka regata i europske medalje* och den var publicerad i utgåvan *Korčula*. Den andra texten är en informativ text *Pristani i marine*, skriven av Radovan Marčić och publicerad i utgåvan *Rab*. Texterna är rika på termer om sjöfart, beskriver hamnar dit nautiker kan

segla in i och ger en överblick över dem. Det är viktigt att betona att utgåvorna oftast skrivs av inhemska författare, och de valda texterna innehåller dialekter som var utmanande för att översätta.

Texten *Cappeli: Prvi put u povijesti hrvatski turizam ostvario sto milijuna noćenja* är en artikel från tidningen *Glas Istre*. Den har jag valt som ett exempel på en journalistisk text¹. Artikeln är en informativ text som handlar om besök av den kroatiska turismministern Capelli i Istrien. Han pratade om ett rekordantal övernattningar i Kroatien, men också om rekonstruktionen av ACI Marina Rovinj. Denna del är relevant för arbetet eftersom den innehåller begrepp som är direkt relaterade till nautisk turism.

Som ett exempel på teknisk text har jag valt att översätta tre flygblad som jag samlade på Båtmässan 2018 i Zagreb. De två flygbladen, Fortis 590c och Manta 700R, innehåller bara information om fartygets utrustning, medan texten Vento 500 innehåller både båtinformation samt beskrivande båttext.

I riktning från svenska till kroatiska har jag översatt en vetenskaplig text och en skönlitterär text. För vetenskaplig text valde jag Sara Haags och Josefine Wencks kandidatuppsats *Nautisk turism - en jämförelse mellan kroatiska och svenska förhållanden*². Den har jag tagit ut från uppsatser.se, en webbsida som har kandidat- och magisteruppsatser från svenska högskolor och universitet. Den här uppsatsen behandlar utvecklingsmöjligheterna för nautisk turism i Sverige, den beskriver också utvecklingen av denna *speciella turism* i Kroatien och vad Sverige kan göra med utveckling av nautisk turism. Jag valde *Analys* och *Slutsats* eftersom dessa delar har mest fackspråkliga begrepp. Den här uppsatsen fungerade också som referens till terminologi av begrepp och uttryck inom nautisk turism.

För skönlitterär text valde jag boken *Den keltiska ringen*, en thriller skriven av den svenska författaren Björn Larsson. Jag har översatt det andra kapitlet ur den, eftersom här finns en lång beskrivning av en båt, *Rustica*, och hamnen i orten Dragør. Enligt författaren är romanens huvudperson just båten *Rustica*, så jag tyckte att både det här kapitlet och boken passar in i mitt mastersarbete. En orsak till att jag har valt den här boken är att man får i uppgift att översätta de texter som inte är översatta till kroatiska. Det var inte lätt att hitta en lämplig bok som skulle uppfylla både detta krav och min önskan att alla texter har en koppling med nautisk turism – något som annars inte krävs, men jag tänkte att det kunde passa bra.

Jag måste betona att de flesta texter är avsedda för personer som är intresserade av nautisk turism eller är nautiker, vilket innebär att de redan känner till terminologin eller är bekanta med den. Undantaget är den skönlitterära texten och tidningsartikeln som är avsedda för allmänheten, det vill säga att läsaren bestämmer sig för att läsa en sådan text eller inte, om man är intresserad av segling och nautisk turism.

¹ <https://www.glasistre.hr/16df50e3-8ae4-4fea-bd0d-db8a36053b41> besökt den 6 mars 2018

² <http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:234261/FULLTEXT01.pdf> besökt den 29 december 2017

3. LITTERATUR, ARBETSMETOD OCH TEORETISKT RAMVERK

Det är viktigt att ta reda på vad översättningsproblem är, till exempel mellan engelska och kroatiska. Problemet med översättning av texter från turistområdet i allmänhet, men också av *speciell turism*, är inte tillräckligt undersökt. Kroatien som turistmål publicerar olika broschyrer och texter relaterade till turism på flera språk och under de senaste åren kommer fler och fler turister från Skandinavien, inklusive svenskar. Litteraturen som jag har använt i mitt mastersarbete handlar om översättningsteori, olika broschyrer och texter relaterade till nautisk turism på kroatiska och svenska och ordböcker på kroatiska och engelska. En del av litteraturen visar hur man ska skriva olika typer av texter med detta tema, en del använde jag för sammanhanget av särskilda begrepp och en del (särskilt ordböcker) för begreppets betydelse. Jag använde liknande källor från internet, till exempel Struna och Lexin. Terminologi av sjöfart och turism i Kroatien är tillgänglig på webbsidan Struna³ som är en webbsida för fackspråk och terminologi av Kroatiska institutionen för kroatiska språket och lingvistik (kro. *Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje*). Här kan man hitta termer och begrepp från olika vetenskaper inklusive turism, sjöfart och varvsindustrin. Jag skulle också vilja nämna att jag har använt olika sidor av institutioner och lagar samt läst några artiklar för att få en insikt i terminologi.

Arbetsmetoden bestod av urvalet av olika texttyper där begrepp nautisk turism berörs, sedan gjorde jag en kartläggning av teorin om översättning och slutligen de själva översättningarna. Analysen gäller för de översättningsproblem som jag kom på under översättningsprocessen.

I artikeln *Översättarens terminologiarbete* av Bucher, Dobrina och Nilsson i boken *Från ett språk till ett annat* förklarar författarna varför det är viktigt att översättaren kan skilja ord från termer samtidigt som den handlar om terminologiarbetet i översättningsverksamheten. Varje vetenskap har sin egen språkform som kännetecknas av specialiserade termer, och som inte tillhör allmänspråk (Ingo, 1991: 35). ”Alla termer är ord, men alla ord är inte termer. En term är ett ord eller flerordigt uttryck som används för att benämna ett begrepp (...)” (Bucher et al., 2013:168). Bucher, Dobrina och Nilsson (2013:168) återger en terminologitrappa som är en idealmodell ”där tre steg motsvarar ett antal uppgifter i översättarens terminologiarbete” (2013:168). Det första steget är att identifiera termen och fackområdet vilket inte kan vara lätt om översättaren inte är kunnig i fackområdet. Översättaren måste vara försiktig med att det kan bli flerordiga termer och sammansättningar i ett visst fackspråk som inte är lätta att känna igen som termer. Det betyder att översättaren måste jämföra beskrivningarna av begreppet på både käll- och målspråket, för att hitta en lämplig ekvivalent på målspråket. Efter det kan man vara säker att samma föreställning ligger bakom de två språkens termer. I det sista steget måste översättaren hitta eller föreslå en motsvarighet på målspråket. Både översättningsteorin och terminologiläran har begreppet ”ekvivalens” med vilket menas en relation mellan termer och texter på två eller fler språk. Enligt Bucher (2013:170) finns det tre typer av ekvivalens: semantisk, fullständig och partiell

³ <http://struna.ihjj.hr/> besökt den 1 december 2018

ekvivalens. Det kan också hända att det inte finns motsvarighet från källspråket i målspråket. Det kallas nollevivalens.

För översättning av texter som innebär fackspråk är det viktigt att ha kunskap om både fackspråket och dess terminologi. För delar av mina texter som handlar om turism och nautisk turism fick jag kunskap från min geografiska fakultet, men jag måste lära mig sjöfarts terminologi. Ibland kan det vara svårt att ta reda på om ett ord tillhör fackspråket och terminologin eller inte, särskilt för dialekter som jag har stött på i mastersarbetet.

4. ANALYS AV ÖVERSÄTTNINGSPROBLEM AV TERMER FRÅN NAUTISK TURISM

Den största svårigheten hade jag med att översätta termen *nautički turizam* till svenska. Det handlar inte bara om översättningar i texterna, utan också om titeln på mitt arbete och på grund av detta är det den viktigaste saken som skulle lösas. Som jag redan sagt, utförs nautisk turism på vatten och vid vatten. Namnet kommer från det grekiska ordet *naus*, vilket benämns som sjömanskonst och seglingskonst, så det här ordet används för sjöfart (*pomorstvo* på kroatiska) som helhet (Mikačić, et al. 2006: 41). Det är så här på kroatiska och i kroatisk facklitteratur. Å andra sidan identifieras *nautički turizam* i litteratur på engelska med *maritime (marine) tourism*. Skillnaden är att *nautički turizam* omfattar aktiviteter på havet, men också floder och sjöar, medan *marine tourism* omfattar turistaktiviteter bara på havet och på stranden. Turism har den allmänt vedertagna definitionen som är fastställd av WTO, som redan nämnts i texten, men samt för flera typer av *speciell turism*. Det finns inte någon vedertagen definition av termen *nautički turizam/nautisk turism/nautical tourism, marine tourism, yachting tourism*, och på grund av detta är det svårt att bestämma vad som skulle vara rätt översättning mellan svenska och kroatiska (Mikačić, et al. 2006: 41).

I Kroatien är området för nautisk turism, utbud och efterfrågan reglerat med lagar och förordningar. Den kroatiska lagen *Zakon o pružanju usluga u turizmu* (NN 130/17, 25/19) säger att nautisk turism är segling och turists/nautikers vistelse på olika typer av båtar och i hamn för personliga eller affärsmässiga ändamål, samt vistelse i delar av hamnar för nautisk turism som är öppna för kollektivtrafik, semester, rekreation och kryssning⁴.

I svenska källor upptäckte jag att termen *maritim turism* används. I texten om Västra Götaland⁵, pratar man om maritim turism och kustturism, och här kan man se skillnaden mellan terminologi på svenska. Kustturism omfattar alla aktiviteter som uteslutande sker på land men nära havet, medan maritim turism innehåller tid som spenderas till sjöss. *Maritim* på svenska betyder också maritima näringar som inkluderar verksamheter i kustområdet som är beroende av havet. En av de verksamheterna är turism och sjöfart som utgör den största delen av den maritima sektorn. ”Därefter följer marina resurser som fiske, energi och marin teknik” (Näringsdepartement 2015: 7). *Tourism in Sweden 2015*⁶ är Tillväxtverkets rapport som beskriver hur turism och resor har utvecklats i volym från ett antal aspekter och deras betydelse för utvecklingen av ekonomin, export och sysselsättning i Sverige för året 2015. Rapporten är på engelska och Tillväxtverket använder bara det engelska begreppet: *maritime tourism*. I uppsatsen *Nautisk turism - en jämförelse mellan kroatiska och svenska förhållanden* använder författarna begreppet *nautisk turism*, och eftersom uppsatsen handlar om den här *speciella turismen* i

⁴ <https://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu> besökt den 19 februari 2019

⁵ http://media.maritimaklustret.se/2014/02/Forstudie_innovationsarena_maritim_turism.pdf besökt den 3 mars 2019

⁶ https://tillvaxtverket.se/download/18.59ff66f1157d260336b52d0c/1477920508755/info_0657_tillg.pdf besökt den 20 februari 2019

Kroatien, har de översatt denna typ av turism som *nautisk*. Författarna betraktar nautisk turism som alla typer av verksamheter som rör vatten, både i hav och insjöar, inklusive vattensporter och marinbiologisk verksamhet (Haag, Wenck 2009: 12).

Jag har upptäckt att man i Sverige inte använder begreppet *nautisk turism*, men om det finns, då gäller det Kroatien. Det är bättre att översätta och använda *maritim turism* om det handlar om Sverige, men *nautički turizam* är kanske något bättre lösning för det kroatiska området. Om det i källtexten står maritim turism, och det gäller Sverige, blir i mitt fall lösningen på kroatiska *maritimni turizam*. Mina texter handlade bara om Kroatien, både i de svenska och kroatiska källtexterna, så jag översatte det som *nautisk turism* och *nautički turizam*.

Som redan sagt, omfattar nautisk turism både turism och sjöfart, det vill säga för att denna *speciella turism* ska fungera, är de två näringarna beroende av varandra och måste samarbeta. Kroatien har redan reglerat nautisk turism 1999, liksom i förordningen om klassificering och kategorisering av hamnar i nautisk turism⁷ (*Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*). En hamn av nautisk turism definieras som ett turistobjekt som i verksamheten, utrymme, konstruktion och funktionell mening utgör en helhet, det vill säga utgör en del av de nödvändiga förutsättningarna för nautisk turism och nautiker (Jakulj 2018: 10).

I Kroatien klassificeras hamnarna för nautisk turism som *sidrište*, *privezište*, *suhe marine* och *marine* (Jakulj 2018: 10). Var och en av dessa termer är lagligt reglerad och definierad i Kroatien. När jag sökte efter motsvarande ekvivalenter för deras översättning från kroatiska till svenska (i de turistiska texterna och tidningsartikeln), fick jag inga ekvivalenter. I Lexin står det att *privezište* är en båtplats - plats där man kan ”parkera” en båt; kajplats⁸. Det står på kroatiska att båtplats betyder både *privezište* och *sidrište*. Själva termerna skiljer sig på kroatiska. *Privezište* är knutet till förtöjningen och hänvisar till fästet på skeppet till fastlandet på en speciell plats (till exempel en brygga). På grund av detta översatte jag *privezište* som *förtöjningsplats*. På Struna finns en skillnad mellan *privezište*⁹ och *sidrište*¹⁰. Huvudskillnaden är att *privezište* hänvisar till en del av kusten, medan den vanligtvis ingår i vattenutrymmet. När man förankrar båten, används ankare, så jag tror att det är bättre att betona i ordstam och översätta *sidrište* som något med ankare. Jag betonade skillnaden i mina översättningar:

vez	privezište
förtöjning	förtöjningsplats
sidro	sidrište
ankar	ankarplats

⁷ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_72_2402.html besökt den 20 februari 2019

⁸ http://lexin2.nada.kth.se/lexin/#searchinfo=both,swe_hrv,privezi%C5%A1te; besökt den 20 februari 2019

⁹ <http://struna.ihjj.hr/naziv/priveziste/19061/#naziv> besökt den 20 februari 2019

¹⁰ <http://struna.ihjj.hr/naziv/sidriste/19060/#naziv> besökt den 20 februari 2019

Termen *marina* kommer från italienska och det är en liten hamn för mottagning av fritidsbåtar. Begreppet *marina* innebär en särskild hamn som skyddar vattenområdet för behoven hos nautisk turism och rekreation (Jakulj 2018: 11). Enligt Kelejuh och Javor (1998: 55) är marinor specialiserade nautiska ”turist portar” som ger anslutning, lagring, underhåll och service av fartyg samt tjänster som till exempel försörjning och näring för nautiska turister. Lexin översätter *marina* som en *gästhamn* och hänför till hamn för gästande småbåtar. Det står också: ”I Sverige har Svenska turistföreningen (STF) gästhamnar utmed hela kusten (...), som är utrustade med bland andra toaletter och soptunnor”¹¹. Ordet *marin* är ett adjektiv på svenska som avser havet/havs-. *Marina* är samma ord på spanska, portugisiska, italienska, franska, dvs. de mest utvecklade nautiska turistländerna. På grund av detta kom ordet *marina* till engelska och idag är det ett allmänt känt begrepp. På svenska wikipedia står det att de är svengelskt uttryck. Om en nautiker från Sverige besöker ofta Medelhavet (och Adriatiska havet), vet man vad *marina* betyder. Jag tycker att ordet *marina* är den bästa möjliga ekvivalenten om marinor omfattar det kroatiska området, men att översätta *gästhamn* är bäst för svenska området. Båda termer avses för specialiserade hamnar med liknande bekvämligheter, men eftersom denna typ av turism är mer utvecklad i Kroatien, har man mer att erbjuda.

Vid Fakulteten för sjöfart (kro. *Pomorski fakultet*) i Rijeka, finns en kurs ”Tehnologija luka i terminala”, från vilkens litteratur jag upptäckte att begreppen *pristan*, *pristanište* och *vez* (på engelska: berth, pier, quay) är synonymer för vattenutrymmet vid kustkanten eller brygga dit fartyget kan säkert fästas och utföra lastning eller lossning av personer, gods eller fordon. På webbsidan enciklopedija.hr¹² står att *pristan* eller *pristanište* skiljer sig från *hamn* eftersom dessa platser på kusten inte skyddas med vågbrytare för fartygets korta landning (till exempel *trajektno pristanište* och dess svenska ekvivalent *färjeläge*). Lexin utjämnar *pristanište* med *hamn*: skyddad plats för båt¹³, men *kaj* (det står i Lexin att översättningen är *pristanište*) är tilläggsplats för båtar. Terms definition indikerar dock att platsen inte är fullständigt skyddad och därför måste man separera *hamn (luka)* från *kaj (pristan/ pristanište)*. Med tanke på att på kroatiska finns två termer och i texten *Pristani i marine* nämns båda och de har samma betydelse, översatte jag *pristan* som *kaj* och *trajektno pristanište* som *färjeläge*.

I texterna *Nautička Hrvatska* och *Biseri Jadrana – edicija za kulturu putovanja* finns två termer *jedrenjak* och *jedrilica*. Struna ger definitionen av *jedrilica* som ett fartyg vars huvudsakliga framdrivning är ett segel som oftast produceras för konkurrenskraftiga eller rekreativändamål¹⁴. Å andra sidan är *jedrenjak* en båt som drivs av vindkraft och används i ett historiskt sammanhang¹⁵. *Jedrilica* finns i båda texterna och *jedrenjak* i *Nautička Hrvatska*, och där har det ett historiskt sammanhang. I texten används termen *jedrilica* om segling, medan *jedrenjak* hänvisar till en historisk segelbåt som nu används för turiständamål. Med tanke på att båtarna används olika beroende på

¹¹ http://lexin2.nada.kth.se/lexin/#searchinfo=both,swe_hrv,g%C3%A4sthavn; besökt den 20 februari 2019

¹² <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50461> besökt den 20 februari 2019

¹³ http://lexin2.nada.kth.se/lexin/#searchinfo=both,swe_hrv_hamn; besökt den 20 februari 2019

¹⁴ <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=28919> besökt den 22 februari 2019

¹⁵ <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=28915> besökt den 22 februari 2019

användningen genom historien, men båda används idag, har jag översatt *jedrilica* som segelbåt, och *jedrenjak* som segelfartyg.

I de svenska källtexterna finns det mer sammansatta termer än i de kroatiska. Här kan man se en skillnad mellan svenska och kroatiska termer eftersom jag har översatt med flerordiga uttryck. Nästan alla översattes som två ord, till exempel:

hamnbassäng	– lučki bazen
fiskekutter	– ribarski brod
utombordsmotor	– izvanbrodski motor
lyxmarina	– luksuzna marina
landsbygdsområden	– ruralno područje
turistsäsong	– turistička sezona
skärgårdslandskap	– otočni krajolik
lagreglering	– zakonska regulativa

Termen *båtluffning* var intressant att översätta. Man måste hitta rätt ekvivalent på kroatiska. Lösningen inom översättningsmetoder kallas tillägg, så jag skrev en förklaring till målspråkets term: *turističko obilaženje otoka*.

I den svenska vetenskapliga källtexten finns termen *dagsbesökare*. Här kan man översätta den som *izletnik* (oftast på kroatiska om en person inte är turist) eller som översättningslån *dnevni posjetitelj*. Någon skulle kanske lätt överföra termen till kroatiska som *izletnik*, med detta skulle inte vara den bästa möjliga lösningen för den här texten. Under min geografiska utbildning läser jag om skillnader mellan dessa kroatiska ekvivalenter, så det var inte svårt för mig att hitta en termmotsvarighet som passar till texten. *Izletnik* är varje turist som vistas på en plats mindre än 24 timmar, men själva resan kan vara upp till 3 dagar. Termen *dnevni posjetitelj* är tidsmässig begränsad inom en dag. I texten menas att besökning tar bara inom ett dygn. På grund av att om man är *izletnik* kan det ta längre tid än ett dygn, bestämde jag att översätta *dagsbesökare* som *dnevni posjetitelj*.

Hållbar utveckling är en term som handlar om en utveckling som möter de nuvarande behoven utan att kompromissa med behoven för kommande generationer. Termen tillhör olika vetenskaper och den hade jag inget problem med eftersom jag läser om det under min geografiska utbildning, och jag hittade termens förklaring på svenska. Sedan jämförde jag förklaringar på båda språken och på så sätt bekräftade att de två termerna är ekvivalenter. Den kroatiska översättningen är *održivi razvoj*.

När jag översatte den skönlitterära texten stötte jag inte på terminologiska problem eftersom dittills hade jag redan översatt andra texter och i stor utsträckning bekantat mig med terminologin om nautisk turism. Ändå har det förekommit ett översättningsproblem. I texten finns det begreppet *roderkul* som dyker upp två gånger. I Lexin hittade jag ingen direkt översättning av denna term från svenska till kroatiska. Eftersom termen förekommer i kapitlet som beskriver båten, har jag bestämt mig för att hitta

en kroatisk ekvivalent på detta sätt, dvs en *semantisk ekvivalent*. Först sökte jag på internet på vilken del av fartyget det var och hur det ser ut, så jag hittade den delen av fartyget på engelska - *tiller*. Det är en del av båtens roder. När jag fick reda på vilken del av fartyget det var, vad dess funktion var och hur den fungerade, sökte jag efter ekvivalenten på kroatiska. En internetsökning gav kroatiska sidor med fartygets delar på engelska (*tiller*) eller bara *roder*. Till sist hittade jag motsvarande term på kroatiska: *rudo kormila*¹⁶. *Rudo kormila* är enligt kroatisk wikipedia¹⁷ en träspak som roterar rodret på mindre båtar. Följaktligen motsvarar den kroatiska termen *rudo kormila* fullständigt till det svenska begreppet *roderkul*.

5. SLUTSATS

Syftet med mitt mastersarbete var att undersöka terminologi av nautisk turism inom svenska och kroatiska, hur man kan översätta nautiska termer samt ge förslag på hur de kan översättas i de utvalda texterna. Mitt mål var att hitta texter av olika slag, som har olika funktion och syfte samt att de innefattar terminologi av nautisk turism. Jag kan påpeka att ovannämnda översättningsproblem kräver att översättaren måste ha kunskap i ett visst fackspråk både i käll- och målspråk.

Under min översättningsprocess var det största kravet att översätta termer genom att hitta ekvivalenter. Med hjälp av *trappmodellen* har jag sökt efter termmotsvarighet. Problem som kan uppstå vid översättning av termer från nautisk turism beror på olika faktorer, inklusive textens syfte och funktion. För att hitta en lämplig ekvivalent på målspråket har jag kollat beskrivningen bakom termen på källspråket och sedan jämförde den med beskrivningen på målspråket.

De flesta svårigheter och termer har förekommit i texterna *Nautička Hrvatska* och *Pristani i marine*. Dessa är turistiska texter som innehåller fackspråk och informationen ligger i centrum av intresset så jag måste vara försiktig när jag översatte. Det var viktigt för mig att på något sätt lösa eller bara förklara beskrivningen av termen *nautički turizam*, eftersom det står i min titel, samt att ge en lämplig lösning på båda språken. Den här *speciella turismen* utvecklas annorlunda i Sverige och Kroatien, även om båda är sjöfartsländer. Jag har gjort en ordlista av termer inom nautisk turism och jag hoppas att den kommer att hjälpa andra att översätta texter av liknande tema.

¹⁶ <https://novosti.ultra-sailing.hr/sto-je-sto-na-jedrlici/> besökt den 24 mars 2019

¹⁷ https://hr.wikipedia.org/wiki/Rudo_kormila besökt den 24 mars 2019

6.ÖVERSÄTTNINGAR FRÅN KROATISKA TILL SVENSKA

6.1.KROATISKA KÄLLTEXTER

PLOVIDBA
U HRVATSKOJ

DOBRO DOŠLI NA HRVATSKI JADRAN



Hrvatska obala svojom ljepotom privlači veliki broj posjetitelja, a najbolji način za istraživanje njezinih ljepota je ploveći. Osim izrazito razvedene obalne crte s više od tisuću otoka i otočića, hrvatski Jadran baštini nevjerojatan niz prirodnih fenomena, izrazito čisto more, autohtonu eno i gastronomsku ponudu te povijesno i kulturno nasljeđe koji sežu tisućama godina unatrag. Tragovi života koje su na tom području ostavile različite kulture daje mu posebnu draž i utječu na pojavu brojnih specifičnosti na relativno malom prostoru. Kada tom prostoru dodate različitost prirodnih ljepota, jer se primjerice na hrvatskoj obali i otocima nalazi čak pet nacionalnih parkova, tada se upoznavanje hrvatskog mora i obale pretvara u jedinstveno iskustvo. Malo je onih koji se mogu pohvaliti činjenicom da dobro poznaju hrvatsku obalu, ali je mnogo onih koji joj se svake godine vraćaju, uživajući u otkrivanju autentične ljepote koja



M. Jolović



M. Jolović



M. Jolović

krasi taj dio mora smješten u srcu europskog kontinenta. Zahvaljujući arhipelazima koji se uzdužno protežu uz cijelu obalu, hrvatsko more je dobro zaštićeno, a gotovo da nema mjesta gdje se ne možete skloniti u sigurnu luku. Veća dvojba biva u koju luku ćete uploviti, jer se na većini otoka nalaze prekrasni primorski gradići bogate povijesti, kao središta u kojima se očuvao život, koji u ljetnim mjesecima dobiva posebno lijepe i živopisne nijanse. Izbor najljepših uvala na hrvatskom Jadranu zapravo nije moguć zbog njihove raznovrsnosti i broja, ali je izazov za svakog nautičara da pronađe onu koja je najljepša u njegovim očima.

**CARTER U
HRVATSKOJ**



Mnogi nautičari na Jadranu plove vlastitim plovilima, a još je veći broj onih koji plovila najamljuju. Jedrilice, katamarani i motorna plovila bez posade čine većinu ponude



plovila za najam u Hrvatskoj, koja je u tom segmentu već godinama među vodećim čarterskim tržištima u svijetu. S druge strane, raste ponuda jahti s posadom, pa su ti ploveći boutique hoteli sve češći izbor klijentele koja traži vrhunsku uslugu i na plovilima. Ta ponuda počinje s drvenim jedrenjacima tradicionalne gradnje pa sve do velikih motornih jahti s najvišom razinom usluge. Danas je u velikom porastu i dnevni najam. Mnogi gosti koji svoj odmor provode na kopnu odlučuju se za najam brzih brodice kojima tijekom dana otkrivaju ljepote hrvatskog akvatorija.

**NAUČKA
INFRASTRUKTURA**

Hrvatska je već tri desetljeća poznata kao odredište koje nautičarima pruža izvanrednu infrastrukturu. Na obali se nalazi više od šezdeset marina, od kojih su one najbolje



Hrvatska obala
poznata je po svojim
prirodnim ljepotama
i odličnoj nautičkoj
infrastrukturi

i među najboljima u svijetu, a tzv. sezonske marine na udaljenim otocima imaju poseban šarm. Bez obzira gdje se zatekli, u Hrvatskoj ćete uvijek pronaći siguran vez u marini i punu uslugu koja je potrebna vašem plovilu. S druge strane, primorski gradići sa svojim tradicionalnim kamenim rivama također pružaju uslugu priveza. Iako se razina usluge razlikuje od mjesta do mjesta ona je također značajan dio ponude za nautičare. Brojne uvale danas su opremljene i plutačama na kojima se naplaćuje privez, a zauzvrat imate prirodno okruženje i miran san. Kao zadnja, ali ne i najmanje bitna opcija za boravak na moru ostaje vam sidrenje u gotovo bezbrojnim divljim uvalama, koja zahtijeva određeno pomorsko znanje i zvanje, ali pruža kontakt s prirodom i jedinstveni ugodaj boravka na moru.



ACI MARINA ŠIMUNI

ACI marina Šimuni na otoku Pagu svojevrsni je sjeverni ulaz u Dalmaciju ili posljednja marina kvamerskoga otočnoga kruga, pa je iz nje jednako pogodno organizirati krstarenja prema sjeveru – Istri i Opatiji ili prema jugu – Kornatima, Šibeniku... Sjeverni dio otoka Paga povezan je s kopnom trajektnom linijom (Prizna – Žigljen), a južni dio otoka prema Zadru povezan je s mostom.



LXII II 191 45 2 m 14,5 t 8 m

7 nm

✉ HR-23251 KOLAN, Obala 1, Šimuni
 ☎ +385 (0)23 697 457 • 📠 +385 (0)23 697 462
 🌐 www.aci-marinas.com • ✉ m.simuni@aci-club.hr
 📍 44° 28' N; 14° 57,6' E

D-MARIN BORIK

D-Marin Borik nalazi se na zapadnoj obali 3000 godina staroga grada Zadra. Moderna autocesta, redovite brodske veze s Anconom na talijanskom dijelu Jadrana i izravne zračne linije s više od 50 europskih gradova omogućuju njezinim korisnicima brz i čest dolazak. Blizina brojnih otoka zadarskog arhipelaga, Nacionalnog parka Kornati i jedinstvenost povijesne jezgre grada Zadra daju joj posebnu privlačnost.

✉ HR-23000 ZADAR, Obala kneza Domagoja 1
 ☎ +385 (0)23 333 036 • 📠 +385 (0)23 331 018
 🌐 www.d-marin.com • ✉ borik@d-marin.com
 📍 44° 7' 54" N; 15° 12' 36" E



LXII II 177 50 5,5 m 20 t 1 nm 50 m 20 m



MARINA ZADAR

Marina Zadar smještena je na središnjem dijelu jadranske obale i u samom središtu Zadra, grada s bogatim povijesnim znamenitostima, arheološkim nalazištima i kulturnim sadržajima, kao i najsuvremenijim trgovačkim centrima. Ispred Zadra nižu se skupine otoka Zadarskog i Kornatskog arhipelaga koji broje više od 300 otoka, otočića i hridi. I stoga brojni nautičari iz cijelog svijeta izabiru Marinu Zadar kao idealno polazište za nautičke avanture.



✉ HR-23000 ZADAR, Ivana Meštrovića 2
 ☎ +385 (0)23 332 700 • 📠 +385 (0)23 333 917
 🌐 www.tankerkomerc.hr • ✉ marina@tankerkomerc.hr
 📍 44° 0' 3" N; 15° 6' 8" E



MARINA VELI RAT

Na sjevernom dijelu Dugog otoka, u uvali Pantera koja je prirodno zaštićena od utjecaja vjetrova, smjestila se Marina Veli Rat. Pozicionirana u idiličnom okruženju, svojim posjetiteljima pruža bijeg od vreve i ubrzane svakodnevice.

✉ HR-23287 VELI RAT
 ☎ +385 (0)23 378 072 • 📠 +385 (0)23 378 072
 🌐 www.marinavelirat.com • 📍 44° 8' N; 14° 50' E
 ✉ reception@marinavelirat.com





MARINA OLIVE ISLAND

Olive Island Marina je mala obiteljska marina s puno sadržaja te bogatom gastronomskom ponudom. Marina je smještena na otoku Ugljanu u mjestu Sutomišćica koje svojom dubokom i dobro zaštićenom uvalom pruža sigurnost za plovila. Za opuštanje i ugodan boravak u marini tu su bazen, plaža, terasa s prekrasnim pogledom, bar i restoran. Sve je popraćeno bogatom hortikulturom i posebnim ambijentom maloga otočnog mjesta.



✉ HR-23273 SUTOMIŠĆICA
 ☎ +385 (0)23 335 808 • 📠 +385 (0)23 335 810
 🌐 www.oliveisland-marina.eu • 📍 44° 5' 44" N; 15° 10' 32" E
 ✉ oliveisland@marina-signum.com

MARINA PREKO

Marina Preko nudi siguran vez s modernim sadržajima u atraktivnom malom mjestu na otoku Ugljanu. Preko je udaljeno svega tri morske milje od kopnene luke – grada Zadra. Marina pruža pravi otočni ugođaj, kao i jednostavan pristup ostalim zaštićenim sidrištima i privezištima, nudeći mogućnost otkrivanja stotina otočića unutar Nacionalnog parka Kornati. Do Marine Preko može se doploviti i iz talijanskih voda, a najbliža zračna luka nalazi se u Zadru te je povezana sa svim važnijim europskim gradovima.

✉ HR-23273 PREKO, Vrulja 2
 ☎ +385 (0)23 286 230 • 📠 +385 (0)23 286 272
 🌐 www.marinapreko.com • ✉ reception@marinapreko.com
 📍 44° 4,9' N; 15° 11,6' E





D-MARIN DALMACIJA

D-Marin Dalmacija, smještena u središtu hrvatske obale u neposrednoj blizini mnogih dalmatinskih otoka, a koji ovu obalu čine tako osobitom, najveća je marina u Hrvatskoj. Raspoloža s 1200 vezova u moru i 300 vezova na kopnu od čega se 160 mjesta nalazi na trima gatovima na kopnu, koji se upotrebljavaju za uslugu kran-pass. Lako je dostupna kopnenim i morskim putem, a od zračne luke Zadar udaljena je samo 5 km. Novootvoreni ekskluzivni Portus Beach Club s restoranima, lounge barom i dječjim klubom čini boravak u marini posebno ugodnim i opuštajućim.



- ✉ HR-23206 SUKOŠAN, Bibinje – Sukošan 1
 ☎ +385 (0)23 200 300 • 📠 +385 (0)23 200 333
 🌐 www.d-marin.com • ✉ dalmacija@d-marin.com
 📍 44° 3' 10" N; 15° 18' 4" E



MARINA VELI IŽ

Mjesto slikovite intimne otočne tradicije, Marina Veli Iž smještena je na otoku Ižu, u središtu Zadarskog arhipelaga. Otvorena je tijekom cijele godine. Otok Iž je povezan trajektnom vezom s obalom i ostalim otocima, te sa Zadrom gdje se nalazi međunarodna zračna luka. U marini su restorani i cafe barovi, trgovina i servisna radionica.

- ✉ HR-23284 VELI IŽ
 ☎ +385 (0)23 277 006 • 📠 +385 (0)23 277 186
 🌐 www.tankerkomerc.hr • 📍 44° 3' N; 14° 6,8' E
 ✉ marina.iz@tankerkomerc.hr





MARINA KORNATI



✉ HR-23210 BIOGRAD n/M, Obala Kneza Branimira 1
 ☎ +385 (0)23 383 800 • 📠 +385 (0)23 384 500
 🌐 www.marinakornati.com • ✉ info@marinakornati.com
 📍 43° 56' 30" N; 15° 26' 32" E

Marina Kornati vodeća je nautička destinacija na Jadranu koja zahvaljujući popratnoj infrastrukturi (linije d.d. (hotelski smještaj, ugostiteljska ponuda, itd.) organizira jesenski nautički sajam Biograd Boat Show, a ujedno je i marina s najbogatijim međunarodnim regatnim kalendarom. Osim vlastite servisne zone i restorana s konobom; u sklopu marine djeluje i tridesetak vanjskih tvrtki što osigurava pružanje vrhunske usluge svim njezinim gostima.



MARINA ŠANGULIN

Marina Šangulin smjestila se između Zadra i Splita, u Biogradu n/M, u prirodnoj uvali i zaštićena od svih vjetrova. Marina je otvorena čitavu godinu i omogućuje servisiranje i iznajmljivanje brodova. U neposrednoj blizini marine nalaze se restorani, supermarketi, pošta, benzinska crpka, ljekame, lučka kapetanija i sve potrebno jednom nautičaru.

✉ HR-23210 BIOGRAD n/M, Uvala jaz b.b.
 ☎ +385 (0)23 385 020 • 📠 +385 (0)23 386 709
 🌐 www.sangulin.hr • ✉ marina@sangulin.hr
 📍 43° 56' N; 15° 27' E



INFORMACIJE ZA NAUČARE

1.

ULAZAK I BORAVAK STRANIH BRODICA I JAHTI NAMJENJENIH ZA SPORT I RAZONODU U HRVATSKOJ

1.1. ULAZAK MOREM

Zapovjednik plovila, koje uplovljava u Republiku Hrvatsku morskim putem, dužan je najkraćim putem uploviti u najbližu luku otvorenu za međunarodni promet radi obavljanja granične kontrole, te je dužan obaviti sljedeće:

1. podvrgnuti se graničnoj kontroli
2. ovjeriti popis posade i putnika koji se nalaze na plovilu u lučkoj kapetaniji ili ispostavi lučke kapetanije
3. platiti propisane naknade za sigurnost plovidbe
4. platiti naknadu za boravišnu pristojbu
5. prijaviti boravak stranih državljana na plovilu sukladno posebnim propisima.

1.2. ULAZAK KOPNOM ILI SA ZIMOVANJA

Zapovjednik plovila, koje je u Republiku Hrvatsku dovezeno kopnenim putem ili se nalazi na čuvanju u luci i na drugome odobrenom mjestu u Republici Hrvatskoj dužan je prije započinjanja plovidbe:

1. platiti propisane naknade za sigurnost plovidbe
2. platiti naknadu za boravišnu pristojbu
3. prijaviti boravak stranih državljana na plovilu sukladno posebnim propisima.

1.3. NAKNADA ZA SIGURNOST PLOVIDBE I ZAŠTITU OD ONEČIŠĆENJA

Vlasnik strane brodice ili jahte namijenjene razonodi, športu ili rekreaciji koja plovi i boravi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske dužan je prilikom uplovljenja platiti naknadu za sigurnost plovidbe i zaštitu od onečišćenja. Iznimno vlasnik strane jahte ili brodice koja se nalazi u Republici Hrvatskoj na stalnom vezu, ukoliko ne plovi, plaća naknadu najkasnije do kraja godine za tekuću godinu. Iznos naknade utvrđuje se sukladno formuli iz tablice 1, a visina naknade ovisi o duljini i ukupnoj snazi porivnih uređaja jahte ili brodice.

	DULJINA (L)*	
UKUPNA SNAGA PORIVNIH UREĐAJA (PUK)**	L < 40 m	L ≥ 40 m
PUK < 3000 kW	$20 \times L + 2 \times \text{PUK}$	7500 HRK
PUK ≥ 3000 kW	7500 HRK	7500 HRK

* DULJINA (L) jest duljina brodice ili jahte kako je navedeno u ispravama brodice ili jahte izražena u metrima.

** UKUPNA SNAGA PORIVNIH UREĐAJA (PUK) jest snaga motora kako je navedeno u ispravama brodice ili jahte izražena u kilovatima (kW).

1.4. NAKNADA ZA KORIŠTENJE OBJEKATA SIGURNOSTI PLOVIDBE (SVJETLARINA)

Domaće i strane jahte i brodice plaćaju naknadu za korištenje objekata sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru Republike Hrvatske. Obveza plaćanja naknade nastaje kada plovilo uplovi u luku ili doplovi na sidrište unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Domaće i strane brodice i jahte plaćaju godišnju naknadu

i to za tekuću (kalendarsku) godinu. Iznos naknade utvrđuje se sukladno formuli iz tablice 2., a visina ovisi o duljini jahte ili brodice.

Brodica (L' < 12 m)	L x 10 HRK
Jahta (L ≥ 12 m)	L x 25 HRK

* DULJINA (L) jest duljina brodice ili jahte kako je navedeno u ispravama brodice ili jahte izražena u metrima.

1.5. NAKNADA ZA BORAVIŠNU PRISTOJBU

Vlasnik ili korisnik plovila za sebe i sve osobe koje noće na tom plovilu boravišnu pristojbu plaća u paušalnom iznosu. Plovilom u tom smislu smatra se svako plovilo duže od 5 m s ugrađenim ležajevima, koje se koristi za odmor, rekreaciju ili krstarenje, a koje nije plovni objekt nautičkog turizma. Paušalni iznos boravišne pristojbe nautičari plaćaju prije isplovljavanja plovila u lučkim kapetanijama, odnosno ispostavama lučkih kapetanija i to kada na plovilu borave i noće u lukama nautičkog turizma ili na vezu u nautičkom dijelu luke koja je otvorena za javni promet. Lučke kapetanije, odnosno ispostave lučkih kapetanija nautičarima koji su platili boravišnu pristojbu u paušalnom iznosu dužne su izdati račun o plaćenju boravišnoj pristojbi. Visina paušalnog iznosa boravišne pristojbe za nautičare ovisi o duljini plovila i vremenskom razdoblju za koje nautičari kupuju boravišnu pristojbu. Račun za plaćenu boravišnu pristojbu uvijek se mora nalaziti na plovilu te ga je zapovjednik plovila dužan predložiti na zahtjev ovlaštene osobe.

	5-9 m	9-12 m	12-15 m	15-20 m	Više o 20 m
do 8 dana	150 HRK	200 HRK	300 HRK	400 HRK	600 HRK
do 15 dana	300 HRK	350 HRK	400 HRK	500 HRK	800 HRK
do 30 dana	400 HRK	500 HRK	600 HRK	700 HRK	1000 HRK
do 90 dana	600 HRK	650 HRK	750 HRK	850 HRK	1300 HRK
do 1 godine	1000 HRK	1100 HRK	1300 HRK	1500 HRK	1700 HRK

Paušalni iznos boravišne pristojbe koji plaćaju nautičari prema dužini plovila i vremenskom razdoblju trajanja turističke vjere

1.6. PUNOMOĆ KORISNIKA PLOVILA

Na plovilu u vlasništvu fizičke osobe ili fizičkih osoba, koje plovi u Republici Hrvatskoj mogu se za vrijeme plovidbe nalaziti vlasnik plovila, članovi njegove uže obitelji i osobe koje vlasnik plovila za to pisano ovlasti. Potpis vlasnika na pisanom ovlaštenju mora biti ovjeren od domaćeg ili stranoga nadležnog tijela.

Na plovilu u vlasništvu pravne osobe, koje plovi u Republici Hrvatskoj mogu se za vrijeme plovidbe nalaziti zaposlenici pravne osobe ili osobe ovlaštene za korištenje plovila temeljem pisane punomoći.

Na tekstu punomoći za plovila u vlasništvu pravne osobe mora biti jasno ispisano ime i prezime odgovorne osobe u pravnoj osobi koja je potpisala i ovjerala pečatom punomoć, vremensko razdoblje korištenja plovila na koje se punomoć odnosi, ime i prezime osobe koja je odgovorna za upravljanje plovilom ukoliko plovilo nema stalno zaposlenu posadu te imena svih osoba koje će u vremenskom razdoblju važenja punomoći boraviti na plovilu.

Na plovilu koje plovi u Republici Hrvatskoj moraju se u svrhu provjere nalaziti sljedeći dokumenti u izvorniku:

1. dokaz da su plaćene sve naknade
2. dokaz da je plovilo sposobno za plovidbu

3. dokaz da je osoba koja zapovijeda plovilom sposobna upravljati plovilom, sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, odnosno sukladno propisima Republike Hrvatske
4. dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama
5. dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje plovila.

Svako plovilo koje dolazi u carinsko područje EU može biti predmet kontrole carinskih tijela, bilo Republike Hrvatske, bilo neke druge države članice EU. Stoga bi EU rezidenti uvijek na plovilu trebali imati dokaze da je za navedeno plovilo plaćena carina i/ili PDV u nekoj od država članica EU, odnosno dokaz da plovilo ima status robe zajednice. Dokaz da plovilo ima status robe zajednice može biti:

1. T2L isprava, ili
2. original račun, ili
3. potvrda poreznog tijela, ili
4. druga raspoloživa isprava o plaćenom PDV-u.

3.

DOZVOLE ZA UPRAVLJANJE BRODICAMA I JAHTAMA

Za upravljanje brodicama i zapovijedanje jahtama osoba mora biti osposobljena sukladno propisima države čiju zastavu brodica ili jahta vije, a ako u matičnoj državi nije propisana nikakva osposobljenost za upravljanje brodicom, tada se primjenjuju hrvatski propisi. Osoba koja upravlja brodicom ili zapovijeda jahtom hrvatske državne pripadnosti, ovisno o kategoriji brodice i/ili jahte, mora posjedovati Uvjerenje o osposobljenosti za voditelja brodice, odnosno Svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika jahte ili ispravu/dozvolu za upravljanje brodicama i jahtama izdanu od strane nadležnih tijela stranih država priznatu od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Popis priznatih stranih isprava/dozvola objavljen je na internetskim stranicama MPPt:

[http://www.mppi.hr/UserDocImages/TABLICA%20\(2\)MoU%206-2_13.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocImages/TABLICA%20(2)MoU%206-2_13.pdf)

4.

ISPLOVLJENJE PLOVILA IZ REPUBLIKE HRVATSKE

Zapovjednik plovila je dužan prije isplovljenja iz Republike Hrvatske:

1. podvrgnuti se graničnoj kontroli
2. ovjeriti popis posade i putnika koji se nalaze na plovilu u lučkoj kapetaniji ili ispostavi lučke kapetanije.

Nakon što obavi navedene obveze, zapovjednik plovila dužan je najkraćim putem napustiti unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske.

5.

PRIJAVA BORAVKA STRANACA U HRVATSKOJ

Prijava stranca koji će biti smješten na plovilu podnosi se:

- policijskoj postaji nadležnoj za kontrolu prelaska državne granice u luci u kojoj se obavlja granična kontrola ako stranac ulazi plovilom na kojem će biti smješten
 - policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji prema mjestu ukrcaja stranca.
- Pravne i fizičke osobe koje pružaju usluge veza u luci nautičkog turizma, ako je stranac prvi puta došao na plovilo na kojem će biti smješten dužne su MUP-u prijaviti boravište stranca, kao i svaka iduća pravna i fizička osoba koja pruža uslugu veza u luci nautičkog turizma istim strancima.

5.1. DRŽAVLJANI DRŽAVA ČLANICA EUROPSKOGA GOSPODARSKOG PROSTORA (EGP)

Državljanima država članica EGP-a mogu ući u Republiku Hrvatsku ako:

1. imaju valjanu putnu ispravu ili osobnu iskaznicu
2. nemaju zabranu ulaska i boravka
3. ne predstavljaju prijetnju za javni poredak, nacionalnu sigurnost ili javno zdravlje.

Državljanima država članica EGP-a mogu ući u Republiku Hrvatsku bez vize ili odobrenja boravka mogu boraviti u Republici Hrvatskoj do 3 mjeseca od dana ulaska. Državljanin države članice EGP-a koji namjerava boraviti duže od 3 mjeseca u Republici Hrvatskoj, dužan je, najkasnije u roku od 8 dana od isteka 3 mjeseca boravka, prijaviti privremeni boravak nadležnoj policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji prema mjestu boravka.

6.

**CARINSKI I POREZNI
STATUS STRANIH
BRODICA I JAHTI**

Pristupanjem Europskoj uniji (EU) 1. 7. 2013. Republika Hrvatska postala je dijelom carinske unije EU, što znači da nakon tog datuma EU rezidenti više ne mogu stavljati svoja plovila u postupak privremenog uvoza u Hrvatsku. Plovila koja su rezidenti EU stavili u postupak privremenog uvoza u Hrvatsku prije 1. 7. 2013., bez obzira koju zastavu plovilo vije, mogu ostati u postupku privremenog uvoza najkasnije do isteka roka privremenog uvoza koji je odobrio nadležni carinski ured. Istekom odobrenog roka privremenog uvoza EU rezidenti dužni su postupak privremenog uvoza završiti sukladno propisima EU na jedan od tri moguća načina:

1. puštanjem plovila u slobodan promet, ili
2. ponovnim izvozom u treću zemlju (izvan EU), ili
3. upućivanjem plovila (u postupku provoza T1) u drugu državu članicu EU.

Ukoliko EU rezidenti žele plovilo pustiti u slobodan promet u Republici Hrvatskoj, dužni su podnijeti carinsku deklaraciju nadležnim carinskim uredima koji će zatim obračunati i naplatiti uvoznu carinu i porez na dodanu vrijednost (PDV), osim u niže navedenim slučajevima:

1. uvozna carina neće biti naplaćena u sljedećim slučajevima:
 - A. ako vlasnik plovila podnese dokaz da plovilo ima status robe zajednice (dokazuje podnošenjem T2L isprave), ili
 - B. podnošenjem isprave kojom se dokazuje preferencijalno porijeklo robe (EUR 1 izdan najkasnije 30. 6. 2013.).
2. PDV neće biti naplaćen u sljedećim slučajevima:
 - A. ako vlasnik plovila pruži dokaze da je PDV već obračunat u nekoj od država članica EU, ili
 - B. ako je datum prvog korištenja plovila bio prije više od 8 godina prije datuma pristupanja Hrvatske u EU, ili
 - C. ako je iznos PDV-a koji vlasnik plovila treba platiti manji od 160,00 HRK (oko 22 EUR).

Za plovila u vlasništvu rezidenata trećih zemalja stavljena u postupak privremenog uvoza prije 1. 7. 2013., istekom roka privremenog uvoza postupak se također mora završiti kao i u slučaju EU rezidenata. Također, ukoliko vlasnici plovila iz trećih zemalja odluče pustiti plovilo u slobodan promet u Hrvatskoj za njih vrijede isti uvjeti kao i za plovila u vlasništvu EU rezidenata. Kada se osobe iz trećih zemalja odluče postupak privremenog uvoza završiti ponovnim izvozom plovila izvan carinskog područja EU, mogu u budućnosti ponovno zatražiti odobrenje privremenog uvoza plovila u EU, a postupak će im se odobriti uz ispunjavanje svih propisanih uvjeta.

7.

SIGURNOST NA MORU

U Republici Hrvatskoj postoji služba traganja i spašavanja na moru, koju čine brodovi obalne straže, plovila posebne namjene te zrakoplovi i helikopteri. Službom rukovodi nacionalna središnjica za traganje i spašavanje (Maritime Rescue Coordination Centre) koja provodi 24-satno dežurstvo, a neprekidno dežurstvo obavljaju i osam lučkih kapetanija, njihove ispostave, obalne radiostanice, čuvani svjetionici te jedinica traganja i spašavanja. Stalno dežurstvo je uspostavljeno na VHF kanalima 10 i 16, dok je pri Nacionalnoj središnjici u funkciji telefonski broj 155 za sve potrebe na moru (iz inozemstva +385 51 155). U Republici Hrvatskoj funkcionira i jedinstveni telefonski broj za hitne slučajeve 112. Gliseri, brodice na mlazni pogon i brodice na zračnom jastuku mogu glisirati samo na području na kojem je isto dozvoljeno, a koja ne smiju biti bliže od 300 m od obale.

Korčulanski plivački klub

Klub prvaka i reprezentativaca

Iako je klub dao mnogo velikih sportaša, ima samo otvoreno plivalište, koje se s prekidima gradilo 35 godina, pa se ozbiljno razmišlja o gradnji zimskog bazena, bez kojeg se ne može uspješno dalje



Korčulanski plivački klub sinonim je Korčule i jedna od njezinih svetinja, gotovo kao i viteška igra moreška. Plivački i vaterpolo sport su davnih tridesetih godina prošlog stoljeća u Korčulu iz Dubrovnika prenijeli korčulanski srednjoškolski, đaci trgovačke akademije, nautike i gimnazije. Ti pioniri plivanja i vaterpola u Korčuli bili su Jozo Fazinić, Milo Fazinić, Dušan Arneri, Mladen Foretić, Stjepo Marinović i Rafo Ivančević. Klub je službeno osnovan 1930. g., iako su grupe mladića vaterpolo igrali nekoliko godina ranije. U početku se na improviziranom igralištu igralo na mjestima koja su bila zaklonjena od velikog vjetrova (Strečica, Zakrjan, Zapadna obala, Luka itd.), da bi se 1938. g. odredila sadašnja lokacija (kraj grad-

skog kupališta) i otpočelo s izgradnjom plivališta. Tek izgrađeni dio plivališta porušilo je 1939. g. veliko nevrijeme. Radovi su nastavljeni 1940. g., kada je u neposrednoj blizini grada nastradao talijanski jedrenjak *Rosina S* pun cementa, a tadašnje je ministarstvo financija dopustilo da se taj cement upotrijebi za dovršenje plivališta. Godine 1941. s talijanskom okupacijom Korčule gradnja prestaje, a kao izraz otpora okupatoru klub obustavlja svaki daljnji rad. Gradnja plivališta nastavlja se nakon oslobođenja 1947., a s kratkim prekidima traje do 1973., kad plivalište napokon dobiva današnji izgled. U više od 70 godina rada klub je u pojedinim generacijama okupljao po nekoliko stotina mladih, a dao je mnogo velikih sportaša. U vaterpolu istaknuti

reprezentativci su Dinko Rizzi, Lovro Radonić, Tomislav Franjković, Gojko Arneri, Feličo Tedeschi, Dušan Antunović, Milan Franjković, Boško Lozica, Slobodan Trifunović, a u plivanju Vinka Jeričević, višestruka državna prvakinja na 100 i 200 metara prsno i četvrta u finalnoj treći na Olimpijskim igrama u Melbourneu 1956. g., Andro Depolo, državni prvak na 100 metara slobodno i 100 m delfin te europski rekorder na 100 metara delfin. Klub je dao i desetke juniorskih reprezentativaca u vaterpolu i plivanju. Najveći sportski uspjeh kluba je osvojeni Kup Jugoslavije i Kup kupova Europe 1978. g. Danas klub ozbiljno razmišlja o gradnji zimskog bazena jer bez njega nema napretka.

Dušan Kalogjera

Veloluško veslanje

Pučka regata i europske medalje

Veloluško sportsko veslanje tradiciju vuče iz vremena kada se veslalo da bi se preživjelo, kada su luški ribari znali u jednom danu veslati do Palagruže i vratiti se s bogatim ulovom ribe



Dok se na sjeveroistoku otoka Korčule priroda poigrala vjetrom i stvorila jedriličarski raj, Veloj Luci na jugozapadnom dijelu otoka podarila je bonacu, koja je hrvatsko veslanje okrunila europskim prvim mjestom u

skifu s legendarnim Pericom Vlašićem-Patronom. Veloluško sportsko veslanje tradiciju vuče iz vremena kada se veslalo da bi se preživjelo, kada su luški ribari znali u jednom danu veslati do Palagruže i s bogatim se

Korčulansko jedrenje

Jedriličarski raj

Ako ste zaljubljenik u more, valove, predivne morske krajolike, željeli biste se okušati u jedriličarskim vještinama, onda je otok i grad Korčula vaš pravi izbor

Jedan od najljepših hrvatskih otoka, peti po veličini, okružen je bezbrojem otočića i hridi, a mediteranska klima, blage zime i tropska ljeta čine ga još privlačnijim, dok je ljetni maestral idealan Eolov dar zaljubljenicima u jedrenje.

Razvoju suvremenog jedrenja na Korčuli pogodovale je tradicija korčulanske brodogradnje. Naime, iz korčulanskog brodogradilišta potkraj pedesetih godina prošlog stoljeća izlaze prve L-5, drvene sportske jedrilice koje su predstavljale nacionalnu klasu.

Nakon L-5, šezdesetih godina u Korčulu dolaze iz Dubrovnika prvi juniorski dvosjedi tipa Kadet. Jedriličarski entuzijazam raste početkom sedamdesetih godina (1974.), kada je osnovan i novi Korčulanski jedriličarski klub, čiji članovi (Catti, Sessa, Milat i Bavčević) osvajaju treće mjesto na državnom prvenstvu u klasi krstaša.

U to vrijeme pod klupsko okrilje dolaze i korčulanski daskaši, da bi 1978. klub bio domaćin Evropskog prvenstva u jedrenju na dasci. Korčula definitivno postaje daskaška destinacija, što je potvrdila i državna reprezentacija u jedrenju na dasci pripremajući se u ljeto 1984. u Korčuli za nastup na Olimpijskim igrama u Los Angelesu, kada jedrenje na



dasci postaje olimpijski sport.

Od polovice osamdesetih, jedrenje na dasci nalazi se u standardnoj turističkoj ponudi korčulanskog hotelskog poduzeća.

Osim Pelješkog kanala, jedriličarski je raj "bazen" otoka Badije (udaljen samo nekoliko minuta od Korčule), gdje su početnički koraci u jedrenju i u jedrenju na dasci lakši i uspješniji zahvaljujući malom zaštićenom akvatoriju. Zato je taj akvatorij više od 40 godina jedriličarska vježbaonica studenata Kineziološkog fakulteta iz Zagreba i poligon budućih trenera jedrenja.

Današnja jedriličarska inicijativa prepuštena je Školi jedrenja Oreb sa sjedištem u Korčuli.

Info: Oreb Međunarodni klub-Škola jedrenja, 10000 Zagreb, B. Cvijeca 11, tel./fax 01 3636 878, gsm. 098 246 491, www.oreb-sailing.hr, e-mail: orebclub@zg.htnet.hr

slovom ribe vratiti doma. S regatavanjem se počelo, kažu Velolučani, u prošlom stoljeću. Prva je regata održana 1933. godine, kad su u natjecanju s mornarima britanske korvete domaći izvojevali pobjedu.

Danas sportsko veslanje njeguje Veloluški veslački klub, a popularnosti ovog plemenitog "domaćeg" sporta pridonosi tradicionalna regata na dan zaštitnika Vele Luke sv. Ivana Krstitelja 24. lipnja.

Toga dana mnoštvo barki, kajića, pasara i gajeta odlazi do poluotoka Glavice sv. Ivana kod uvale Gradina (oko 2,5 nautičkih milja od Vele Luke), gdje u poslijepodnevnom satima nakon mise započinje regata na vesla prema Veloj Luci. Cijelo mjesto je toga dana u fešti i u iščekivanju prvih veslača. Vesele se prvima, najboljima, koji tu dionicu preveslaju za oko 18 minuta. U ljeto 2004. najsrdačnije su ohrabrali

najstariju sudionicu, koja je premašila 80 godina. Kakve li popularizacije toga sporta! Koliko je prestižna i popularna ta regata govori uključivanje meštara graditelja, koji su iskoristili tradiciju "veloluške plastike" te modificirali neke tradicionalne gradnje, ali i konstruirali nove tipove kaića. U jednom takvom novom brodu 23. lipnja 2000. godine veslači Antonio Šeparović, Nikša Prizmić, Tino

Dragojević, Tonko Gugić i kormilar Edi Žuvela, umjesto iz Gradine prema Veloj Luci, zaveslali su preko Jadrana. U kaiću dužine 7 m, širine 1,6 m i visine 0,5 m, koji su napravili meštari Franko i Pero Surjan, preveslali su dionicu od Vele Luke do Vieste na vrhu talijanskog poluotoka Gargano dugu 72 milje i time veloluško veslanje okrunili još jednim trofejom.

Goran Oreb

Luke, lučice, marine

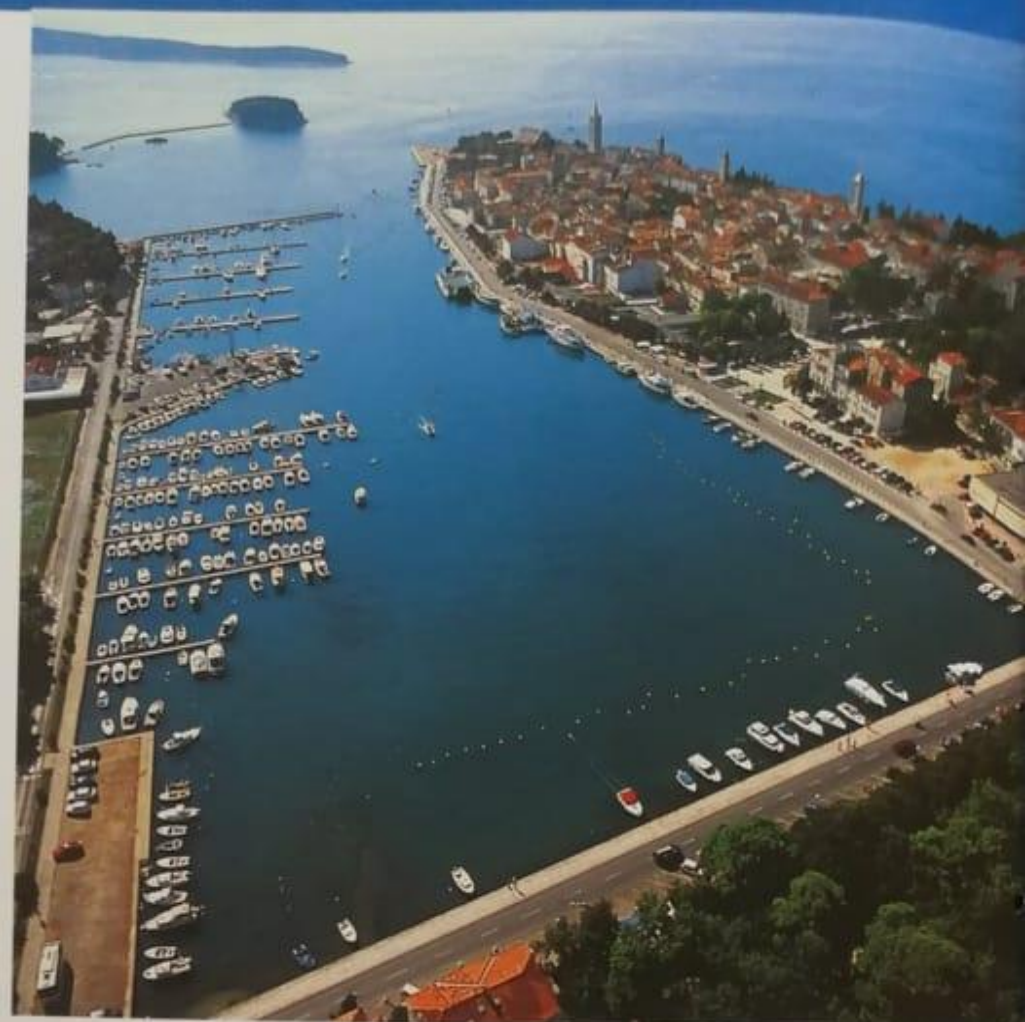
Pristani i marine

Bez obzira puše li snažna velebitska bura, teško jugo ili ljetni maeštralun na otoku Rabu sijaset je mogućnosti za siguran vez

Ni na jednom našem otoku na tako razmjerno malom obalnom pojasu nema toliko pristana koliko na Rabu. Pogotovo ako se izuzme veći dio sjeverozapadne obale otoka, koja je strma, stjenovita, gotovo bez prirodnih zakloništa, k tome sasvim izložena buri. Najviše je pristana u Barbatskom kanalu i glavnoj otočkoj luci, a sagrađeni su i u većim zaljevima i uvalama. Na otoku su i dvije veće marine i nekoliko manjih, pa Rab ne oskudijeva vezovima.

Mišnjak

Glavna trajektna luka je u uvali Mišnjak. Kvadratični prostrani pristani su visoki i u njima su na više mjesta uzidane trajektne rampe. Umjetnim nasipom otočić Mišnjak na kojem je svjetionik spojen je s kopnom, pa je sve zajedno efikasan lukobran istočnjaku i jugu. Iako je ovdje siguran vez po svim



vjetrovima, luka je namijenjena prvenstveno trajektima, pa je nautičarima samo alternativan vez u nuždi. Dubine uz trajektne rampe su između 2 i 3 m.

Barbatski kanal

Pred sam istočni kraj Barbatskog kanala u valici Pudarica nekadašnja je trajektna luka koja je služila za vezu s Jablancem do izgradnje trajektnog pristaništa Mišnjak. Danas pristan služi za prekrcaj građevinskog materijala. S jugozapadne strane visokog kvadratičnog pristana dubina je 2 m. Poviše pristana je disco klub pa je ovdje bučno od večeri do zore. Pristani Barbatskog kanala zapadno od Pudarice nakratko posustaju do prvih kuća Barbata u predjelu Ivanac i Kaštel, a odatle se neprekidno nižu sve do Banjola već nadomak rapskoj luci. Među brojnim molićima koji su svi odreda razmjerno dugački, jer je uz obalu plitko, izdvojit ćemo samo one značajnije, koji imaju komunalnu namjenu (jer ih je većina privatnih) te tri manje marine.

U Kaštelu je veći, neobično visok mol, uz čiju sjeverozapadnu stranu vežu mještani. (Dubina 2,3 m). Prepoznaje se po velikoj dizalici pred škerom malo istočnije. Samo malo dalje prema sjeverozapadu, na jugoistočnoj punti uvale Grci, pedesetak je metara dugi mol, koji je osim na glavi obložen kamionskim gumama. (Dubina na uskoj glavi je 1,7 m.)



Na sjeverozapadnoj strani uvale dva su dugačka betonska mola namijenjena nautičarima, prvenstveno gostima restorana. Oba su opremljena murinzima i plutačama, a imaju i priključke za struju i vodu. Prvi u obliku slova L, 70 m dug, pripada restoranu *Aco* (dubina na glavi je 3,70 m), a drugi nešto kraći restoranu *Leut* (dubina na glavi 3,5 m). Petstotinjak metara dalje, pred hotelom u crnogoričnom šumarku i crkvom sv. Stjepana, pedesetak je metara dugi uski mol koji se prepoznaje po kandelabru ulične rasvjete. Dubina na glavi ovog mola je 2,7 m, a po njegovoj sredini s jugoistočne strane su grote pa se tu ne može vezati.

Najveći i najopremljeniji barbatsko-banjolski pristani su u marini brodogradilišta obitelji Pićuljan. Ovdje je četrdeset vezova, a najveća dubina uz njihova četiri mola je 4,5 m. Marina ima i veliki trevel lift i navoz.

Na kraju Barbatskog kanala u uvali Banjol, zaštićene puntom Artić još su dvije male marine. Prva sa širokim kvadratičnim pristanom (dubina na glavi 3 m) i velikom dizalicom na njemu vlasništvo je Stanka Matića Malog. Posljednja dva mola u uvali pripadaju maloj marini Petra Španjola Penka. Na glavi njegovih pristana dubina je 2 m.) Između te dvije marine još je jedan pedesetak metara dugi mol uz koji su vezane barke mještana.

Rapska luka

Cijela je rapska luka uokvirena rivom. Na njenoj jugozapadnoj strani pod znamenitim zvonnicima njen je najduži dio. Od lučkog svjetla do kraja luke dugačka je sedamsto i pedeset metara. Unatoč toj impresivnoj dužini, ovdje ljeti i nema previše mjesta za vez. Prvih stotinjak metara Vele rive namijenjeno je putničkim brodovima. (Dubine su tu između 6 i 4 m.) Sve dalje uz rivu mjesta za vez može se naći jedino između brojnih turističkih brodova, ribarica i trajekta *Rapske plovidbe*. Tu pristaju i brojni barkarijoli koji razvoze turiste na kupanje do obližnjih uvala. (Dubina 4-3 m, na glavi 3 m.) Na više mjesta na

rivi postavljeni su priključci za struju i vodu. Na zadnjem dijelu rive do kraja luke i pred rivom na sjeverozapadnom kraju luke postavljeno je pedesetak plutača. (Dubina između 3,3 i 1,5 m.) Na suprotnoj strani luke vez je moguć samo uz četiri pontona ACI marine (dubine na glavama oko 4,5 m). U marini ima 140 vezova, ali je zbog valova zimskog juga ovdje malo brodova na stalnom vezu. Po sredini ove strane luke, a nakon zadnjeg pontona marine je mol s crpkom za gorivo za nautičare (dubina između 3,5 i 2,5 m), a na njemu je i dizalica. Prema kraju luke

još je pet molica za vez barki mještana. Sjeveroistočnu stranu luke od valova juga i istočnjaka štiti stari lukobran s molom uz koji barke vežu mještani pa uza nj nema mjesta za pridošlice. Na vrhu mola je lučko svjetlo.

Suha punta (Veli žal)

Na jugoistočnom kraju Kalifronta u kraku uvale Jelenovica koji zovu Veli žal lučica je Suha punta. Od juga ovdje vezove štiti pedesetak metara dugi mol s niskim lukobranom (dubina na glavi 4 m). Na lukobran se prema kraju uvale nastavlja stotinjak metara rive. Osim



mještana ovdje ljeti vežu i gosti hotela poviše uvale.

Kamporska draga

Na sjeveroistočnoj obali uvale niz je od pet pristana, dugačkih mola. Uz njih je tek na glavama veća dubina. Najdulji među njima, produljen je drvenim dodatkom na željeznim stupovima u obliku slova T. Dugačak je 85 m, a na glavi mu je dubina 1.8 m.



Supetarska draga

Na jugozapadnoj obali uvale niz je pristana, uglavnom molića pred kućama s apartmanima, pansionima i restoranima. Takav je jedan i pred restoranom *Belveder* na samom početku uvale u kraku Škar (Dumići). Uz 50 m dugi mol postavljeni su murinzi i plutače, a na njemu priključci za struju. Pred kraj sjeveroistočne obale uvale iza velikog lukobrana smjestila se ACI marina. Uz lukobran je prvi od šest pontonskih molova u marini. Dubina uz njih je između 4.5 i 2 m, no u prilazu marini nigdje nije dublje od 3.5 m! U marini ima 250 vezova, a opremljena je dizalicom i navozom.

Lopar

Uz dva mola zauzeta barkama mještana pred istočnom obalom uvale je plitko, pa se vezati može jedino uz trajektno pristanište, gotovo po sredini sjeveroistočne strane uvale. Trajekt pristaje sa sjeverne strane dodatka u obliku slova L koji je nadograđen na pravokutni pristan. Dubine s južne strane dodatka su između 5.5 i 3.5 m.



Uvala Crnika – San Marino

Lučicu San Marino na sjevernoj obali uvale Crnika od vjetrova štite povijeni niski lukobrani. Ulaz je s jugozapada. Zapadni dio lučice namijenjen je vezu mještana, a istočni funkcionira kao marina. Tu ima pedesetak vezova s priključcima za struju i vodu namijen-



jenih plovilima do osam metara duljine. Dubina na glavi mola uz lukobran i uz prvi od tri molića koja se od njega pružaju prema sjeveru je 2 m.

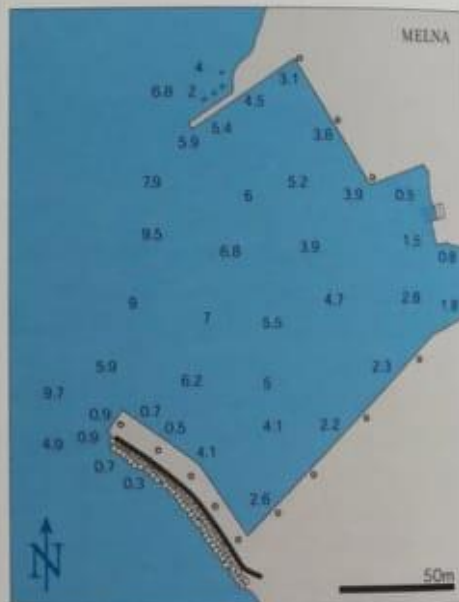
Sv. Grgur

U uvali Grgur na sjeverozapadnoj obali otoka četrdesetak je metara dugi kvadratični pristan. Dubina pred njim

je 2.7 m. Metar je više na uskom dodatku na betonskom stupu na zapadnoj strani pristana. To je "glavna" otočka luka.

Goli

Od četiri uvale na otoku u kojoj su pristani, najveći su u uvali Melna na zapadnoj obali. Uvalu sa sjevera i juga zatvaraju dva mola. Sjeverni, pedesetak metara dug i uzak, donekle štiti luku od bure, ali ne i od njenih valova. Na njegovoj glavi dubina je 5.9 m, a na peti 3 m. Drugi, južni, s lukobranom, dvadesetak je metara duži. Na prvih tridesetak metara od njegove glave dubina je ispod metra, a dalje je prema peti između 4 i 2.5 m.



Na oba se mola nastavlja riva. Dubina uz rivu uz južni mol je između 2 i 2.5 m, a uz sjeverni između 3 i 3.9 m. Riva se prekida u kutu luke gdje je plitko. U luci se na broдове kreao kamen pa su po južnom molu i na rivi ugrađene tračnice po kojima se dovozio vagonetima.

I oko cijele druge otočke luka u uvali Mala Tetina izgrađena je riva koja počiva na betonskim stupovima. Na sjevernoj strani rive dubina od 3.5 m prema kraju luke pada na 1.2 m, a na suprotnoj se od 4.6 smanjuje na 1.5 m. Nešto južnije u uskoj uvali Vela draga su riva od naslagana kamenja i kratki trošni drveni mol (dubina na glavi 3 m).

Radovan Marčić

6.1.4.Cappelli: Prvi put u povijesti hrvatski turizam ostvario sto milijuna noćenja

Hrvatski turizam ostvario je ovog vikenda povijesne turističke rezultate - dugo najavljivani i iščekivani rekord od sto milijuna noćenja je po prvi put u hrvatskoj povijesti zabilježen i u sustavu eVisitor, koji sadrži turistički promet ostvaren u komercijalnim i nekomercijalnim objektima, te nautičkom charteru (sustav eCrew), potvrdio je u ponedjeljak u Rovinju ministar turizma Gari Cappelli.

"Iznimno smo ponosni što smo ostvarili ovako veliku i povijesnu brojku i na taj način još jednom potvrdili da je Hrvatska uistinu hit turistička destinacija. Ovaj povijesni uspjeh hrvatskog turizma rezultat je rada i suradnje svih dionika u turizmu", rekao je Cappelli.

Taj rezultat, ističe, ujedno je potvrda da se turizam u Hrvatskoj ne događa, već da se uz kvalitetno planiranje, marketinške aktivnosti i organizirani rad tijekom svih dvanaest mjeseci mogu napraviti veliki iskoraci.

"Hrvatska jest i može biti puno više od ljetne destinacije, a za to imamo potvrdu u velikom broju novih i kvalitetnih ponuda te odličnim rezultatima u pred i posezoni", poručio je Cappelli koji je u Rovinju sudjelovao na otvaranju jesenskog izdanja Istria Gourmet Festivala.

"Razvoj turizma u Hrvatskoj počiva na razvoju selektivnih grana turizma kao što su zdravstveni, poslovni, sportski, nautički, ruralni, a do izražaja sve više dolazi i gastro turizam, koji je posljednjih godina jedan od glavnih motiva dolazaka posjetitelja i to posebice izvan ljetnih mjeseci", naglasio je ministar turizma.

Istaknuo je i kako se Hrvatska u svijetu sve više doživljava kao zemlja kvalitetne autohtone eno i gastro ponude, što dokazuju rezultati posljednjeg TOMAS istraživanja o stavovima i potrošnji turista u Hrvatskoj. Naime, prema tim rezultatima, nasuprot trendu otprije desetak godina, uz "sunce i more", turisti visoku ocjenu daju eno-gastro ponudi Hrvatske, rekao je.

Ministarstvo turizma stoga podupire manifestacije poput Istria Gourmet Festivala, koje su promocija hrvatske eno-gastronomije te mogućnost dodatnog učenja i razvoja.

Ministar Cappelli je tijekom današnjeg posjeta Istarskoj županiji obišao i gradilište hotela Park hotelske grupacije Maistra te ACI marinu u Rovinju, koja je trenutno u rekonstrukciji. Cilj tih investicija, kako je rečeno, je postići sklad ekskluzivnih komplementarnih usluga objekata smještenih u atraktivnom prostoru turističke zone Monte Mulini.

Obišavši u pratnji predsjednika Uprave Maistre Tomislava Popovića gradilište novog hotela Park, investiciju vrijednu gotovo 600 milijuna kuna, Cappelli je istaknuo kako je riječ o najvećoj investiciji u

hrvatskom turizmu ove godine koja će uz ostalo obogatiti rovinjsku i istarsku ponudu, povećati broj radnih mjesta i prihode s inozemnog tržišta.

Luksuzno hotelsko zdanje s 209 smještajnih jedinica imat će kategoriju '5+ zvjezdica'.

U istom kompleksu nalazi se i ACI marina Rovinj, koja trenutno prolazi kompletnu rekonstrukciju u kopnenom i morskome dijelu. Projekt je vrijedan 160 milijuna kuna te će po završetku radova predstaviti značajan iskorak u standardima nautičkog turizma u Hrvatskoj. U morskome dijelu rekonstrukcija predviđa podjelu akvatorija u dva "bazena" od kojih će jedan bazen djelomično tijekom ljetnog perioda biti korišten za charter i tranzitna plovila manjih dimenzija. Nova marina će imati kapacitet 196 vezova na koje će moći primiti brodove prosječne dužine 17 metara, umjesto sadašnjih 11 metara. Na godišnji vez moći će se primiti i jahte do 35 metara dužine, a u tranzitu i veća plovila za koja će biti osigurano desetak vezova.

"Porast investicija iz godine u godinu govori o tome da je Hrvatska atraktivna zemlja za ulaganja. Ove je godine u hrvatski turizam investirano 817 milijuna eura, a najave za iduću još su i optimističnije jer se predviđa 940 milijuna eura investicija te mislim da možemo biti zadovoljni tempom investiranja u hrvatski turistički sektor", istaknuo je ministar Cappelli.

Ministar turizma obišao je i rovinjsku bolnicu "Prim. dr. Martin Horvat" te prvu medicinsko-terapeutsku plažu u Hrvatskoj koja se nalazi u sklopu bolnice. Za uređenje te moderne i ekonomične plaže Ministarstvo turizma je kroz Fond za razvoj turizma izdvojilo 800 tisuća kuna. (Hina)

MANTA

Manta 700 R



OSNOVNI PODACI MANTA 700R

- › Dužina: 6,95 m
- › Širina: 2,68 m
- › Broj komora: 6
- › Težina praznog plovila: 800 kg
- › Tlak u komorama: 0,20 bar
- › Promjer tube: 57 cm
- › Material tube: hypalon 1760dtx (Orca)
- › Material trupa i palube: poliester (3D vak. infuzija)
- › Max. broj putnika: 10
- › Max. dozvoljena snaga motora 220ks (Hp)
- › Odvodni ventil u more n2
- › CE homologacija: C
- › Certifikacija: Germanischer Lloyd
- › Mogućnost boje po izboru

STANDARTNA OPREMA

- › Paluba sa automatičnim statičnim pražnjenjem
- › Kompletna centralna konzola sa volanom
- › Volanski mehanizam
- › Vjetrobransko staklo
- › Ručka iz nehrđajućeg inoxa
- › Pramčana ladica za sidro
- › Sjedalo na krmi moguće izravnati u ležeću površinu
- › Rezervoar za gorivo pod konzolom cca.190 Lt.
- › 2 velike premčne ladice
- › Velika ladica pod sjedalom na krmi
- › Bitve za privez
- › 4 držača na tubama
- › Pramčana ulazna ploča sa bitvom i kolutom za sidro
- › Teleskopska ljestvica inox
- › Kompas na armaturni ploči sa 6 prekidača
- › Električna truba

Mogućnost ugradnje unutarnjeg benzinskog ili dizel motora od 135 ks-220ks sa JET pogonom ili Z pogonom.

Prodavač: Planet Marine d.o.o., Trubarjeva cesta 14,
1000 Ljubljana, +386 41 700 303,
planetmarine@planetmarine.si, www.planetmarine.si

Proizvođač: Fjord d.o.o., Cesta v Šmatno 29, 1000 Ljubljana
+386 41 638 314, fjord.navtika@gmail.com
www.rentboatcroatia.com

FORTIS 590 c

TEHNIČKI PODACI

- Dužina: 5,90
- Širina: 2,10
- Gaz: 0,35
- Težina: 650kg
- visina u natkabini: 1,90m
- Max. Snaga motora: 90ks
- Broj osoba: 5

STANDARDNA OPREMA

- bokoštitna guma
- 4 bitve
- sidreni zdenac
- pramčani špirun
- kabina - top coat
- kapa krova u kontraštampi
- bok kreveta u kontraštampi
- prozori plexi (perspex-uv zaštita)
- odvodi za samopražnjenje
- očni vijak
- ojačanje za vanbrodski motor
- svi poklopci sa šarnirima

CIJENA

54800 KN (PDV je uračunat u cijenu, FCO Split)

cijena za standardno opremljeno plovilo

CJENIK DODATNE OPREME

NAZIV OPREME

cijena u KN

inox bimini	5.300,00
navlaka za bimini	700,00
ograda	4.500,00
inox roll bar	2.500,00
inox rukohvati na krmu	1.900,00
inox rukohvati (2 rukohvata na kapi krova, bočni rukohvati kabine i jarbolet)	1.500,00
el. instalacija (crveno i zeleno led svjetlo, bijelo svjetlo, sirena, svjetlo u kabini, natkabini i kokpitu, panel sa 6 prekidača, glavna sklopka i priprema za kaljužnu pumpu)	3.500,00
mehanizam volana sa sajlom (ne uključuje volan)	1.900,00
volan (izvedba u mahagoniju)	900,00
kontraštampa kabine	3.500,00
poklopci i podnice kreveta sa inox držačima	1.600,00
klizna stijenka -vrata	6.000,00
2 bočna prozora	2.800,00
pod u mahagoniju	3.300,00
jastuci kreveta	2.800,00
bočne police (2 kom.)	2.000,00
ormarići u kabini s portelama	3.500,00
bočne police u kabini poviše kreveta	2.500,00
podvodna zaštita	3.500,00
krmene platforme s inox rukohvatima (2 kom.)	3.500,00
bazeni za živu ješku (2 kom.)	2.000,00
hard top (tvrdi krov)	3.500,00 7.500
rezervoar 84 l s pripadajućom opremom za spajanje	3.500,00
skiperska stolica s rotirajućim stalkom podesiva po visini	1.600,00
klizni prozor na staklima natkabine	2.200,00

Nautička Milja d.o.o.

www.nautika-fortis.com

Kraljice Jelene 38, 21213 Kaštel Gomilica; mob: 095 1986 500


info@nautika-fortis.com / facebook.com/NautikaFortis/

VENTO™

Advanced Rigid Inflatable Boats



VENTO 500™

PROIZVEDENO U HRVATSKOJ 

Ekonomičnost, mala potrošnja, sigurno i udobno ponašanje na uzburkanom moru, performanse, multifunkcionalnost, dobra organizacija prostora, napredna tehnologija, ekološki. Sve to u jednom čamcu!

VENTO gumenjaci spajaju u jednom do sada nezamislive karakteristike. Maritimne sposobnosti na razini radnih brodova a istovremeno lako izglisiranje i mala potrošnja poput višetrupaca. Gotovo nezamislive minimalne brzine glisiranja ali i respektabilne maksimalne brzine i ubrzanja. Inteligentan raspored prostora i modularnih elemenata čini Vento gumenjake spremnim i sposobnim za sve vrste namjena - rasonodu i sport, profesionalne aktivnosti, pomoćne čamce na većim brodovima (tender), ...

DIZAJN

Kod dizajna Venta mislilo se prije svega na dvije osnovne zadeće - plovilo mora imati beskompromisne plovidbene karakteristike a istovremeno mora lako glisirati što će utjecati na manju potrošnju goriva odn. neće biti potrebe za instaliranjem velikim motorima što bi smanjilo i ukupnu nabavnu cijenu a ne samo operativne troškove.

Elementi koji karakteriziraju dizajn gumenjaka Vento:

- Duboki V profil korita - omogućuje sigurnu i udobnu plovidbu na velikim valovima (testiran na valovima visine 5m)

MATERIJALI

Vakuu infuzija:

- Sendvič konstrukcija - multiaksialna staklena vlakna i PVC strukturna pjena povezani vinilesterskom smolom
- Pojačanja od Kevlara i karbona
- Nema drveta u konstrukciji

Ručna laminacija:

- Izofalni poliester
- Kombi mat staklena vlakna
- PVC strukturna pjena

Tubusi:

- Hypalon - Neopren 1100 dtex/1300 gr/m² (teži i robusniji materijali opcionalno)

- **Stepenica u kombinaciji s Delta kobilicom** - za lako glisiranje, potreba za manjim motorima, horizontalan položaj prilikom vožnje (nema dizanja pramca), mala potrošnja goriva, mala minimalna brzina glisiranja
- Izbalansiran profil trupa - utječe na opći balans čamca u vožnji
- Zašiljeni tubusi na pramcu - za probijanje visokih valova
- 3 reda sjedala - ispred konzole, vozačko sjedište, krmene klupe - čak i kod modela 500 što je jedinstveno za tu klasu
- Mnoštvo praktičnih spremišta - čak 10 kod nekih modela
- Modularnost - mogućnost opremanja različitim konzolama, sjedištima, stolićima i drugim dodacima kako bi se stvorio originalni i personalizirani model za svakog korisnika
- Statičko samopražnjenje kokpita - čak i kod najmanjih modela
- Dvije krmene platforme - za ulaz/izlaz iz vode (opremljene preklopnim ljestvama) i za postavljanje pomoćnog motora
- Prostor za fiksni rezervoar goriva 57 l plus 3 dodatna spremišta u trupu (ispod palube) za opremu, dodatne rezervoare goriva ili vode (za tuš)
- Do 7 spremišta u pramcu, konzoli, vozačkom sjedištu i krmnim klupama
- Vanbrodski motori u rasponu 25 do 90 KS
- Statičko samopražnjenje
- Nepotopiv

Tehnike karakteristike:

Dužina (m) - 5,05 Širina (m) - 2.05
Težina (kg) - cca 200 Gaz (m) - 0.29

Performanse postignute motorom od 60 KS - 4 takta:

Minimalna brzina glisiranja - 7 čvorova @2200 okretaja/min
Brzina krstarenja - 18-24 čv @3600-4300 o/min
Autonomija pri brzini krstarenja s rezervoarom od 60 L :
170 milja
Maksimalna brzina: 33 čvora @ 5700 okretaja/min*
CE kategorija - C

* s elisom Blacksteel od 14 inča

**maksimalna brzina 40 čvorova s motorom od 90 KS

KRONING

d.o.o. ZA TRGOVINU I INŽENJERING

www.kroning.hr

kroning.karlovac@gmail.com

+385 98 209 498

VENTO 500™



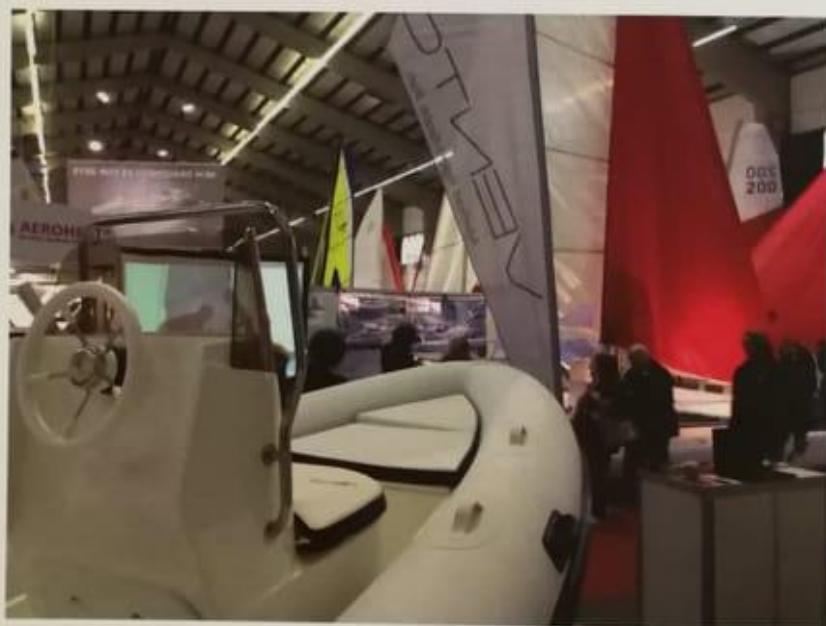


VENTO 500

Inovativan i elegantan gumenjak, nastao je s vrlo preciznim ciljem: ponuditi performanse, komfor u vožnji te maritimne sposobnosti (držanje mora) na nivou mnogo većih gumenjaka a istovremeno manjih troškova kako operativnih tako i nabavnih.

KARAKTERISTIKE

- Trup - duboki V presjek (60 stupnjeva na pramcu - 20 stupnjeva na krmu) s „delta“ kobilicom i jednom stepenicom (airstep)
- Detaljno prostudiran raspored masa i pravilno pozicioniranje centra ravnoteže
- Robusna i čvrsta konstrukcija - iznad potrebnih CE normativa Evropske Unije
- Mala težina u odnosu na čvrstoću konstrukcije - manja potrošnja goriva, lakša manipulacija, manji operativni troškovi
- Modularno uređenje kokpita - s umetkom na pramcu dobija se sunčalište dužine preko 180 cm, sjedište vozača se može transformirati za vožnju u stojećem stavu a također i za sjedenje oko stolića na krmu koji se postavlja između dvije uzdužne krmene klupe, spuštanje stolića na nivo klupa daje sunčalište od blizu 200 x 80 cm



official partner

HONDA
The Power of Dreams

VENTO 500TM VARIJANTE

STARTER



SWELL



SMART



SUPERB



6.2.ÖVERSÄTTNINGAR TILL SVENSKA

6.2.1.Nautisk Kroatien

6.2.1.1.Välkommen till Adriatiska havet

6.2.1.2.Dalmatien – Zadar

6.2.1.3.Information för nautiker



SJÖFART I KROATIEN

VÄLKOMMEN TILL ADRIATISKA HAVET

Den kroatiska kusten lockar många besökare med sin skönhet, och det bästa sättet att utforska denna skönhet är att segla. Förutom den mycket flikiga kusten med fler än tusen öar och skär, fick den kroatiska delen av Adriatiska havet i arv en fantastisk rad naturfenomen, ett tidligt rent hav, inhemska viner och ett gastronomiskt utbud och dess historia och kulturella arv går tillbaka tusentals år. Spår av liv som lämnades av olika kulturer ger området en speciell charm och påverkar framväxten av talrika kännetecken på ett ganska litet område. När man lägger till detta område lägger en variationsrik av naturlig skönhet (till exempel finns det så många som fem nationalparker på den kroatiska kusten och öarna) då förvandlas detta att få lära känna det kroatiska havet och kusten förvandlas till en unik upplevelse. Det är få som säger att de känner den kroatiska kusten väl. Men det är en hel del som återvänder varje år och njuter av att upptäcka den autentiska skönhet som



berikar denna del av havet i hjärtat av den europeiska kontinenten. Tack vare arkipelagerna, som i längdled sträcker sig längs hela kusten, är det kroatiska havet väl skyddat och det finns nästan ingen plats där man inte kan gömma sig i en säker hamn. Det är ett större dilemma i vilken hamn man ska segla in eftersom det vid de flesta av öarnas kuster finns vackra småstäder med rik historia. Dessa småstäder är centra där livet bevarats och detta liv får, under sommarmånaderna särskilt vackra och levande nyanser. Det är verkligen inte möjligt att plocka ut de vackraste vikarna på den kroatiska kusten på grund av deras variationsrikedom och antal, men det är en utmaning för varje nautiker att hitta den som är vackrast i hans ögon.

**CHARTER I
KROATIEN**

Många nautiker på Adriatiska havet seglar med egna båtar, och ännu fler hyr dem. Segelbåtar, katamaraner och motorbåtar utan besättning utgör majoriteten av erbjudanden när de gäller båtuthyrning i Kroatien, som i detta segment är bland de



ledande chartermarknaderna i världen sedan årtal. Å andra sidan ökar utbudet av om yachter med besättning, och dessa flytande livsstilshotell blir allt populärare bland klienter som också vill ha toppservice på båten. Detta utbud sträcker sig från träsegelfartyg som är traditionellt byggda till stora motoryachter med högsta servicenivå. Idag är det stor ökning av båtuthyrning per dag. Många gäster som tillbringar sin semester på land bestämmer sig för att hyra snabba båtar med vilka de under dagen upptäcker det kroatiska havets skönhet.

Kroatien har redan i tre decennier varit känd som en destination som ger nautiker utomordentlig infrastruktur. På kusten finns det mer än sextio marinor, de bästa av dem vilka är bland de bästa i världen, och s k säsongsbetonade marinor på avlägsna öar har en speciell charm.

**NAUTISK
INFRASTRUKTUR**

Den kroatiska kusten är känd för sina naturliga skönheter och utmärkt nautisk infrastruktur



Oavsett var i Kroatien man är, hittar man alltid en säker förtöjning i marina och full service som ens fartyg behöver. Å andra sidan erbjuder kustmästader med sina traditionella stens hamnpromenader som också ger en förtöjningstjänst. Trots att servicenivån skiljer sig från plats till plats, är det också en betydande del av seglings utbud. Idag är många vikar utrustade med bojar som man kan använda om man betalar förtöjningsavgift, och i gengäld får man naturlig miljö och lugn dröm. Sist men inte minst viktigt alternativ till vistelse på havet förblir att förankra sig i nästan oräkneliga vilda vikar, vilket kräver en viss maritim kunskap och yrke, men det ger kontakt med naturen och den unika atmosfären på havet.

Sjöfart i Kroatien



ACI MARINA ŠIMUNI

Om ACI marina Šimuni på ön Pag kan man säga att den är den norra infarten till Dalmatien eller den sista marinen i Kvarnerbukstens cirkel av öar, så det är bra att organisera en kryssning från den här marinan norrut - till Istrien och Opatija eller söderut – till Kornati, Šibenik... Den norra delen av ön är förbunden med fastlandet via en färjelinje (Prizna - Žigljen), och den södra delen av ön med Zadar via en bro.



✉ HR-23251 KOLAN, Obala 1, Šimuni
 ☎ +385 (0)23 697 457 • 📠 +385 (0)23 697 462
 🌐 www.aci-marinas.com • 📧 m.simuni@aci-club.hr
 📍 44° 28' N; 14° 57,6' E

D-MARIN BORIK

D Marin Borik ligger på västra sidan av den 3000 år gamla staden Zadar. Moderna motorvägar, reguljär båttrafik till Ancona på den italienska sidan av Adriatiska havet och direkta flyglinjer till fler än 50 europeiska städer ger turister snabb och frekvent ankomst. Närheten till många öar i Zadars skärgård, Nationalparken Kornati och det enastående med Zadars historiska stadskärna ger en speciell charm.



✉ HR-23000 ZADAR, Obala kneza Domagoja 1
 ☎ +385 (0)23 333 036 • 📠 +385 (0)23 331 018
 🌐 www.d-marin.com • 📧 borik@d-marin.com
 📍 44° 7' 54" N; 15° 12' 36" E





MARINA ZADAR

Marina Zadar ligger i den centrala delen av den Adriatiska kusten och i centrum av Zadar, en stad med många rika historiska sevärdheter, arkeologiska fyndigheter och kulturella tillställningar, samt de mest moderna shoppingcentrerna. Utanför Zadar ligger en ögrupp och Kornatis arkipelag som räknar fler än 300 öar, kobbar och skär. På grund av detta väljer många nautiker från hela världen marina Zadar som en idealisk utgångspunkt för nautiska äventyr.



✉ HR-23000 ZADAR, Ivana Meštrovića 2
 ☎ +385 (0)23 332 700 • 📠 +385 (0)23 333 917
 🌐 www.tankercomerc.hr • ✉ marina@tankercomerc.hr
 📍 44° 0' 3" N; 15° 6' 8" E



MARINA VELI RAT

Marina Veli Rat ligger i norra delen av Dugi otok, i bukten Pantera som är naturligt skyddad från vindarnas inflytande. Marinan ligger i en idyllisk miljö och erbjuder sina besökare chansen att fly från myllret och den hektiska vardagen.

✉ HR-23287 VELI RAT
 ☎ +385 (0)23 378 072 • 📠 +385 (0)23 378 072
 🌐 www.marinavelirat.com • 📍 44° 8' N; 14° 50' E
 ✉ reception@marinavelirat.com





MARINA OLIVE ISLAND

Olive Island Marina är en liten familjemarkina med mycket tjänster och ett rikt gastronomiskt utbud. Marinan ligger i orten Sutomišćica på ön Ugljan, som erbjuder säkerhet för båtar med sin djupa och välbevarade bukt. För avkoppling och trevlig vistelse i marinan finns det en bassäng, en strand, en terrass med vacker utsikt, en bar och en restaurang. Allt är kombinerat med en rik hortikultur och den speciella stämning som råder i småorter på öar.



✉ HR-23273 SUTOMIŠĆICA

☎ +385 (0)23 335 808 • 📠 +385 (0)23 335 810

🌐 www.oliveisland-marina.eu • 📍 44° 5' 44" N; 15° 10' 32" E

✉ oliveisland@marina-signum.com

MARINA PREKO

Marina Preko erbjuder säker förtöjning med moderna tjänster i en attraktiv liten ort på ön Ugljan. Preko ligger bara tre nautiska mil från hamnen på fastlandet - staden Zadar. Marinen ger en riktig ö-atmosfär, samt enkel tillgång till andra skyddade ankar- och förtöjningsplatser, vilket ger möjlighet att upptäcka hundratals öar inom Nationalparken Kornati. Till marinan Preko kan man också nå fram från italienska vatten, och närmaste flygplats ligger i Zadar och är ansluten till alla större europeiska städer.

✉ HR-23273 PREKO, Vrulja 2

☎ +385 (0)23 286 230 • 📠 +385 (0)23 286 272

🌐 www.marinapreko.com • ✉ reception@marinapreko.com

📍 44° 4,9' N; 15° 11,6' E





D-MARIN DALMACIJA



✉ HR-23206 SUKOŠAN, Bibinje – Sukošan 1
 ☎ +385 (0)23 200 300 • 📠 +385 (0)23 200 333
 🌐 www.d-marin.com • ✉ dalmacija@d-marin.com
 📍 44° 3' 10" N; 15° 18' 4" E

D-Marina Dalmacija, som ligger mitt på den kroatiska kusten i närheten av många dalmatiska öar, vilket gör denna kust så speciell, är den största marinan i Kroatien. Den förfogar över 1200 förtöjningsplatser i havet och 300 förtöjningsplatser på land, varav 160 platser ligger på tre vågbrytare, som används för lyftkran service. Den är lättillgänglig från land och från havet, och den ligger bara 5 km ifrån Zadars flygplats. Den nyöppnade exklusiva Portus Beach Club med restauranger, loungebar och barnklubb gör vistelsen i marinan särskilt trevlig och avkopplande.



MARINA VELI IŽ

Platsen med den pittoreska, intima ötraditionen, marina Veli Iž ligger på ön Iž, i centrum av Zadars skärgård. Den är öppen året runt. Ön Iž är via färjelinjen förbunden med fastlandet och andra öar samt Zadar, där den internationella flygplatsen ligger. I marinan finns restauranger och caféer, en butik och en serviceverkstad.

✉ HR-23284 VELI IŽ
 ☎ +385 (0)23 277 006 • 📠 +385 (0)23 277 186
 🌐 www.tankerkomerc.hr • 📍 44° 3' N; 14° 6,8' E
 ✉ marina.iz@tankerkomerc.hr





MARINA KORNATI



✉ HR-23210 BIOGRAD n/M, Obala Kneza Branimira 1
 ☎ +385 (0)23 383 800 • 📠 +385 (0)23 384 500
 🌐 www.marinakornati.com • ✉ info@marinakornati.com
 📍 43° 56' 30" N; 15° 26' 32" E

Marina Kornati är den ledande nautiska destinationen på Adriatiska havet, som tack vare den stödande infrastrukturen av Ilirija AB (hotellboende, catering mm), organiserar den nautiska höstmässan Biograd Boat Show och är samtidigt en marina med den rikaste internationella regattakalendern. Förutom marinas egen service zon och en restaurang med en taverna, finns det också några trettio externa företag som ger bästa service till alla marinas gäster.



MARINA ŠANGULIN

Marina Šangulin ligger mellan Zadar och Split, i staden Biograd na Moru, i en naturlig vik, skyddad från alla vindar. Hamnen är öppen året runt och möjliggör båtservice och båthyra. I närheten av marinan finns restauranger, stormarknader, postkontor, bensinstation, apotek, hamnkaptens kontor och allt som en nautiker behöver.

✉ HR-23210 BIOGRAD n/M, Uvala jaz b.b.
 ☎ +385 (0)23 385 020 • 📠 +385 (0)23 386 709
 🌐 www.sangulin.hr • ✉ marina@sangulin.hr
 📍 43° 56' N; 15° 27' E



INFORMATION FÖR NAUTIKER

1.

INRESA OCH
VISTELSE AV
UTLÄNDSKA
BÅTAR OCH
YACHTER
AVSEDDA FÖR
IDROTT OCH
FRITID I KROATIEN

1.1. INTRÄDE GENOM HAVET

Befälhavaren på fartyget som anlöper Kroatien genom havet är skyldig att på kortast möjliga sätt segla in i närmaste hamn öppen för internationell trafik för att göra gränskontrollen (som ska genomföras), och ska utföra följande:

1. undergå gränskontroll
2. attestera besättnings- och passagerarlista på hamnkontor eller dess filial
3. betala den föreskrivna avgiften för sjöfartens säkerhet
4. betala turistskatten
5. anmäla utländska medborgares vistelse ombord i enlighet med särskilda regler.

1.2. INTRÄDE GENOM LANDET ELLER EFTER VINTERFÖRVARINGEN

Befälhavaren på fartyget, som förflyttades till Kroatien genom landet eller ligger i en hamn och en annan auktoriserad plats i Kroatien, är skyldig innan sjöfarten påbörjas:

1. att betala den föreskrivna avgiften för sjöfartens säkerhet
2. att betala en avgift för turistskatt
3. anmäla utländska medborgares vistelse ombord i enlighet med särskilda regler.

1.3. AVGIFTER FÖR SJÖFARTENS SÄKERHET OCH SKYDD MOT FÖRORENINGAR

Ägare till utländsk båt eller yacht avsedd för fritid, sport eller rekreation som seglar och vistas i Kroatiens inre vatten och territorialhav är skyldig att betala avgiften för sjöfartens säkerhet och skydd mot föroreningar när man anlöper. Om ägare av utländsk yacht eller båt, som ligger vid förtöjning i Kroatien seglar inte, kan undantagsvis betala avgiften senast i slutet av året för innevarande år. Ersättningsavgiften bestäms i enlighet med formeln i tabellen 1, och avgiftens storlek beror på längden och framdrivningsanordningens totala kraft av yacht eller båt.

TOTAL KRAFT AV FRAMDRIVNINGSANORDNING (PUK) **	LÄNGD (L) *	
	L < 40 m	L ≥ 40 m
PUK < 3000 kW	$20 \times L + 2 \times \text{PUK}$	7500 HRK
PUK ≥ 3000 kW	7500 HRK	7500 HRK

* LÄNGD (L) är längden på en båt eller yacht som anges i båten eller yachts dokumentations uttryckt i meter.

** TOTAL KRAFT AV FRAMDRIVNINGSANORDNING (PUK) är motorkraft enligt vad som anges i båtens eller yachts dokumentation uttryckt i kilowatt (kW).

1.4. AVGIFTEN FÖR ANVÄNDNING AV SEGLINGSSÄKERHETSANLÄGGNINGAR (LJUSAVGIFT)

Inhemsk och utländska yachter och båtar betalar avgiften för användning av seglingssäkerhetsanläggningar i Kroatiens inre vatten och territorialhav. Skyldighet att betala avgiften uppstår när ett fartyg seglar in i en hamn eller anlöper fram till en ankarplats i Kroatiens inre vatten eller territorialhav. Inhemsk och utländska båtar och yachter betalar en årlig avgift för det innevarande (kalendariska) året. Avgiftens belopp

bestäms i enlighet med formeln i tabellen 2, och avgiftens höjd beror på båtens eller yachtens längd.

Båt	$L < 12 \text{ m}$	$L \times 10 \text{ HRK}$
Yacht	$L \geq 12 \text{ m}$	$L \times 25 \text{ HRK}$

* *LÄNGD (L) är längden på en båt eller yacht som anges i båten eller yachts dokumentation uttryckt i meter.*

1.5. AVGIFTEN FÖR TURISTSKATTEN

Fartygets ägare eller användare betalar för sig själv och alla personer som övernattar på det fartyget turistskatten i ett skönstaxerade belopp. I den meningen betraktas som ett fartyg varje fartyg på mer än 5 m med inbyggda sängar, som används för vila, rekreation eller kryssning, som inte är ett navigeringsobjekt för nautisk turism. Skönstaxerat belopp av turistskatten betalar nautiker på hamnkontor respektive deras filialer innan man seglar ut och när man vistas på fartyg och övernattar i nautiska turismens hamnar eller på förtöjning i nautiska delen av hamnen som är öppen för offentlig trafik. Ett hamnkontor respektive dess filialer måste utfärda ett kvitto på betalningen av turistskatt till nautiker som betalade den i skönstaxerade beloppet. Skönstaxerade beloppet för nautikers turistskatt beror på båtens längd och tidsperioden för vilken nautiker betalar turistskatten. Kvittot för den betalda turistskatten måste alltid vara på fartyget och fartygets befälhavare måste uppvisa det på begäran från den behöriga personen.

	5-9 m	9-12 m	12-15 m	15-20 m	Više o 20 m
do 8 dana	150 HRK	200 HRK	300 HRK	400 HRK	600 HRK
do 15 dana	300 HRK	350 HRK	400 HRK	500 HRK	800 HRK
do 30 dana	400 HRK	500 HRK	600 HRK	700 HRK	1000 HRK
do 90 dana	600 HRK	650 HRK	750 HRK	850 HRK	1300 HRK
do 1 godine	1000 HRK	1100 HRK	1300 HRK	1500 HRK	1700 HRK

Pažaljki iznos boravne pristojbe koji plaćaju nautičari prema dužini plovidla i vremenskom razdoblju trajanja turističke vinjete

1.6. FARTYGETS FULLMAKT

På fartyget ägt av en fysisk person eller fysiska personer som seglar i Kroatien kan det under resans gång finnas ombord fartygets ägare, hans närmaste familjemedlemmar och personer som får ägarens skriftliga tillstånd. Ägarens underskrift på det skriftliga tillståndet måste attesteras av en inhemsk eller utländsk behörig myndighet. På fartyget ägt av en juridisk person som seglar i Kroatien kan det under resans gång finnas ombord dess anställda eller personer som har tillstånd att använda fartyget på grundval av en skriftlig fullmakt.

I fullmaktens text för fartyg ägt av en juridisk person måste det finnas tydligt utskrivet namn och efternamn på den ansvariga personen som representerar den juridiska personen vilken har undertecknat och attesterat fullmakten med stämpel, fartygets användningstid som fullmakten avser, namn och efternamn på den ansvariga personen för fartygets manöver om det inte har en permanent anställd besättning och namnet på alla personer som kommer att stanna ombord under giltighetsperioden.

På fartyg som seglar i Kroatien måste det för verifieringsändamål finnas följande originaldokument:

1. bevis på att alla avgifter har betalats
2. bevis på att fartyget kan segla

2.

DOKUMENT PÅ
FARTYGG

3. bevis på att den person som är fartygs befälhavare kan styra fartyget i enlighet med nationella bestämmelser av sin flaggstat, dvs i enlighet med kroatiska regler
4. bevis på ansvarsförsäkring för skada till tredje part
5. bevis på ägande eller fullmakt för användning av fartyget.

Varje fartyg som kommer in i EU:s tullområde kan bli föremål för kontroll av tullmyndigheterna, antingen Kroatiens eller något annat EU-lands. Därför bör EU-medborgare fortfarande ha bevis ombord på att detta fartyg har betalat tull och/eller moms i en medlemsstat i EU, respektive det bevis på att fartyget har status som gemenskapsvaror. Beviset på att ett fartyg har status som gemenskapsvaror kan vara:

1. T2L dokument, eller
2. Originalkvitto, eller
3. Skatteverkets bekräftelse, eller
4. övriga tillgängliga momsbeloppets dokument.

För att kunna styra båtar eller befalla yachter måste personen utbildas i enlighet med bestämmelserna av flaggstaten båten eller yacht seglar, och om hemlandet inte föreskriver någon kvalifikation för skepparen, då tillämpas kroatiska regler. En person som styr en båt eller befäller en yacht registrerad i Kroatien, beroende på kategori av båtar och/eller yachter, måste ha ett båtförarbevis, dvs ett yachtförarbevis eller ett bevis för båt- och yachtstyrning som utfärdats av behöriga myndigheter i andra länder och erkänts av kroatiska Departementet för sjöfart, transport och infrastruktur. En lista över erkända utländska dokument/tillstånd publiceras på Departementets webbsida:

[http://www.mppi.hr/UserDocsImages/TABLICA%20\(2\)MoU%206-2_13.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocsImages/TABLICA%20(2)MoU%206-2_13.pdf)

Fartygets befälhavare är skyldig före sin avgång från Republiken Kroatien:

1. att undergå gränskontroll
2. att attestera besättnings- och passagerarlista på hamnkontoret eller dess filial. Efter att ha utfört dessa skyldigheter ska fartygsbefälhavaren lämna kroatiska inre vatten och territorialhav på kortast möjliga sätt.

Anmälning av utlänningar som ska ha logi på fartyget lämnas in:

- på en polisstation som ansvarar för gränskontroller i hamnen där gränskontroll utförs om en utlänning kommer in med fartyg, där man kommer att ha logi
- till polisstation enligt utlänningens startpunkt.

Juridiska och fysiska personer som ger/tillhandahåller tjänster till förtöjning i en nautiska turisms hamn skall anmäla utlänningarnas vistelse till polisstationen, om utlänningen först kom på fartyg där man har logi, liksom varje efterföljande juridisk och fysisk person som ger/tillhandahåller tjänster till förtöjning i en nautiska turisms hamn till samma utlänningar.

5.1. MEDBORGARE AV MEDLEMSSTATER I EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET (EES)

Medborgare i EES-medlemsstater får komma in i Kroatien om de:

1. har ett giltigt resedokument eller identitetskort
2. har inget förbud mot inresa och vistelse
3. utgör inte ett hot mot allmän ordning, nationell säkerhet eller folkhälsa.

Medborgare i EES-medlemsstater kan komma in i Kroatien utan visum eller uppehållstillstånd kan vistas i Kroatien upp till 3 månader från inresedagen.

En medborgare i ett EES-land som avser att bosätta sig i mer än 3 månader i Kroatien, skall senast åtta dagar innan utgången av tre månaders vistelse, anmäla tillfällig vistelse till den lokala polisen eller polisstationen i bosättningsorten.

3.

**TILLSTÅND FÖR
BÅTARNAS OCH
YACHTERNAS
STYRNING**

4.

**FARTYGETS
AVGÅNG FRÅN
KROATIEN**

5.

**ANMÄLNING AV
UTLÄNNINGARNAS
VISTELSE I
KROATIEN**

6.

**TULL- OCH
SKATTSTATUS
FÖR UTLÄNDSKA
BÅTAR OCH
YACHTER**

Från den 1 juli 2013 blev Kroatien medlemmar i Europeiska unionen (EU) och samtidigt en del av EU: s tullunion, vilket innebär att efter detta datum kan EU-medborgare inte längre sätta sina fartyg under tillfällig import till Kroatien. Fartyg vilka EU-medborgare hänförde till behandling för tillfällig import till Kroatien innan den 1 juli 2013, oavsett av flaggstaten, kan förbli för tillfällig import senast vid förfalldatum av tillfällig import godkänt av det behöriga tullkontoret.

Vid förfalldatumet av den godkända perioden av tillfällig import är EU-medborgare skyldiga att slutföra behandlingen för tillfällig import i enlighet med EU:s regler på ett av tre möjliga sätt:

1. genom att starta ett fartyg för fri omsättning, eller
2. återexportera till ett tredje land (utanför EU), eller
3. genom att hänvisa fartyget (i behandling transit T1) till en annan EU-medlemsstat.

Om EU-medborgare vill lämna fartyg i fri omsättning i Kroatien, är de skyldiga att lämna dessa uppgifter till de behöriga tullkontor som sedan kommer att beräkna och inkassera importtullar och moms, utom i följande fall:

1. importtullar ska inte tas ut i följande fall:

- A. om fartygsägaren lämnar in bevis på att fartyget har status som gemenskapsvaror (bevisar genom att lämna in ett T2L dokument), eller
- B. genom att lämna in ett dokument som bevisar varornas förmånsberättigade ursprung (1 euro utfärdad senast den 30 juni 2011).

2. Moms kommer inte att debiteras i följande fall:

- A. om fartygsägaren lämnar in bevis för att moms redan har beräknats av en EU-medlemsstat, eller
- B. om datum för första gången av fartygsanvändning var mer än 8 år före datumet av Kroatiens anslutning till EU, eller
- C. om summa som fartygsägaren måste betala i moms är mindre än HRK 160,00 (ca. 22 euro).

För fartyg som ägs av en tredjeländers medborgare placerats under tillfällig import före den 1 juli 2013, vid förfalldatum för den tillfälliga importens behandling måste det också vara klart precis som när det gäller EU-medborgare. Även om fartygsägare från tredjeländer väljer att lämna fartyget i fri omsättning gäller det i Kroatien samma villkor som gäller för fartyg som ägs av EU-medborgare. När personer från tredje länder väljer att sluta behandling för tillfällig import med en ny export av fartyg utanför EU:s tullområde kan de i framtiden återigen be om tillfällig import av fartyg i EU, och en process kommer att beviljas om de uppfyller alla föreskrivna villkor.

7.

SÄKERHET TILL SJÖSS

I Kroatien finns det en tjänst av sök- och räddnings till havs, som består av kustbevakningens fartyg, specialfartyg samt flygplan och helikoptrar. Tjänsten hanterar kroatiska Sjö- och flygräddningscentral (Maritime Rescue Coordination Centre) som bedriver 24-timmars jour, en permanent jour utförs på 8 hamnkontor, deras filialer, kustradiostationer, bevakade fyror och sök- och räddningsenheter. Kontinuerlig jour etableras på VHF-kanaler 10 och 16, medan funktionen av Nationalcenter för telefonnumret 155 är för behovet i havet (från utlandet +385 51 155). I Kroatien fungerar ett unikt telefonnummer för nödsituationer 112. Snabba motorbåtar, jet båtar och båtar med krockkuddar tillåts glida - köra endast i det område där det är också tillåtet, men som inte är närmare än 300 meter från kusten.

6.2.2. Folkregatta och europeiska medaljer

Roddsportenstraditionen i Vela Luka går tillbaka till den tid då man paddlade för att överleva, när fiskarna i Vela Luka kunde paddla till Palagruža på en dag och komma tillbaka med en rik fångst av fisk

Medan naturen lekte med vinden och skapade ett seglingsparadis på den nordöstra delen av ön Korčula, gav naturen det stilla havet till Vela Luka på den sydvästra delen av ön, som krönte den kroatiska paddlingen med första plats i europamästerskapen i singelsculler med den legendariske Perica Vlašić - Patrun.

Roddsportens tradition i Vela Luka går tillbaka till den tid då man paddlade för att överleva, när fiskarna i Vela Luka kunde paddla till Palagruža på en dag och komma tillbaka med en rik fångst av fisk. Vela Lukas invånare säger att regattan började under det senaste århundradet. Den första regattan hölls 1933, när de vann i tävlingen med sjömän från brittisk korvett.

Idag tar Vela Lukas klubb hand om roddsporten, och till populariteten av denna ädla "inhemska" idrott bidrar till den traditionella regattan på den helige Johannes Döparens dag, Vela Lukas skyddshelgon, som infaller den 24 juni. På den dagen kommer många roddbåtar och andra mindre båtar så kallade *kajić* (en mindre öppen båt vars längd är ca 5m), *pasara* (en öppen roddbåt med ett segel vars längd är mellan 3 och 6 m) och *gajeta* (en fiskebåt vars längd är mellan 6 och 8 m) fram till Glavica sv. Ivana på Gradina viken (ca 2,5 sjömil från Vela Luka), där på eftermiddagen efter gudstjänsten startar roddregattan mot Vela Luka. Hela orten firar den dagen och väntar på de första roddarna.

De glädjer sig över de första, de bästa, som brukar paddla upp den etappen på ca 18 minuter. Sommaren 2004 var den äldsta deltagarinnan, som hade överstigit 80 år, mest uppmuntrad. Vilken popularisering av denna sport! Hur prestigefylld och populär denna regatta är visar det byggmästarnas inkluderande som använde traditionen av "Vela Lukas plast" och ändrade vissa traditionella byggen och dessutom konstruerade nya typer av *kajic*. I en sådan båt rodde den 23 juni 2000, roddarna Antonio Šeparović, Nikša Prizmić, Tino Dragojević, Tonko Gugić och rorsmannen Edi Žuvela, istället från Gradina till Vela Luka, rodde de över Adriatiska havet. I en *kajić* som är 7 meters längd, 1,6 meter bred och 0,5 meter djup, byggd av mästarna Franko och Pero Šurjan, rodde de en etapp från Vela Luka till Viesta som ligger på den italienska halvöns Garganos topp som är 72 sjömil lång och därmed krönte Vela Lukas rodd med en annan trofé.

Goran Oreb

Hamnar, småhamnar, marinor

6.2.3.Kajer och marinor

Oavsett om Velebits starka *bura* (nordostlig vind) blåser upp, den *jugon* (sydostlig vind) eller *maestralen* (nordvästlig vind) blåser under sommaren på ön Rab, finns det många möjligheter till en säker förtöjning

På ingen av våra öar finns det lika många kajer inom en relativ liten kustremsa som på Rab. Särskilt om man exkluderar merparten av öns nordvästkust som är brant, stenig, nästan utan naturligt skydd, och helt utsatt för *buran*. De flesta kajerna finns vid Barbat-kanalen och i öns huvudhamn. Dessutom är de byggda i större vikar och bukter. Det finns två större och flera mindre marinor, så Rab lider ingen brist på förtöjningsplatser.

Mišnjak

Huvudfärjehamnen ligger i Mišnjak-bukten. De kvadratiska rymliga kajerna är höga och de har på flera platser murade färjeramper. Den lilla ön Mišnjak där det finns en fyr, är ansluten till fastlandet med en artificiell vall, så hela konstruktionen är en effektiv vågbrytare som skyddar mot *levant* (ostlig vind) och *jugo*. Även om det finns en säker förtöjning vid alla vindar, är hamnen främst avsedd för färjor, så det är en alternativ förtöjning i nödsituationer för nautiker. Djupet längs färjeramperna är mellan 2 och 3 meter.

Barbat-kanalen

Framför den östra änden av Barbat-kanalen i den lilla bukten Pudarica var det förr i tiden en färjehamn som var en förbindelse med Jablanac fram till byggandet av färjeläget Mišnjak. Idag används kajen för omlastning av byggmaterial. På den sydvästra sidan av den höga kvadratiska kajen är djupet 2 meter. Det ligger en discoklubb ovanför kajen och på grund av detta är det alltid bullrigt till gryningen. Barbat-kanalens kajer väster om Pudarica finns inte framför de första husen i Barbat i delarna Ivanac och Kaštel. Därifrån sträcker sig en oändlig rad av kajer fram till Banjol, i närheten av Rabs hamn. Bland de numera små bryggorna som alla är relativt långa, eftersom havet är grunt längs kusten, kommer vi bara att nämna de viktigare bryggorna för offentlig användning (pg av att de flesta är privatägda) och tre mindre marinor. I Kaštel finns det en större, märkligt hög brygga vid vars nordvästra sida lokalbefolkningen lägger till. (Djupet är 2,3 m). Den bryggan känns igen på en stor kran framför båtvarvet som ligger lite österut. Lite längre åt nordväst, vid den sydöstra punkten i bukten Grci, finns det en femtio meter lång brygga, som är helt täckt med lastbilsdäck. (Djupet är 1,7 m vid det trånga pirhuvudet.)

På den nordvästra sidan av bukten finns det två långa betongbryggor som är avsedda för nautiker, först och främst för restauranggäster. Båda bryggor är utrustade med tågvirke och bojar samt el- och

vattenanslutningar. Den första i form av bokstaven L, 70 m lång, tillhör restaurangen *Aco* (djupet är 3,70 m vid pirhuvudet) och den andra som är kortare tillhör restaurangen *Leut* (djupet är 3,5 m vid pirhuvudet). Fem hundra meter längre bort, framför hotellet i barrskogen och kyrkan sankt Stefan, finns det en femtio meter lång, smal brygga, som kännetecknas av en kandelaber som gatubelysningen. Djupet på pirhuvudet på denna brygga är 2,7 m och i dess centrum på den sydöstra sidan finns det grottor där man kan inte knyta fartyget till.

De största och bäst utrustade kajerna mellan Barbat och Banjola finns i marinans båtvarv som ägs av familjen Pičuljan. Här finns det fyrtio förtöjningsplatser, och det största djupet vid deras fyra bryggor är 4,5 m. Marinan har också en stor trevel-lift och en sjösättningsramp. I slutet av Barbat-kanalen i Banjolbukten, finns det två små marinor, skyddade av Punta Artić. Den första med en bred fyrkantig kaj (djupet vid pirhuvudet är 3 m) och den stora kranen på den ägs av Stanko Matić Mali. De två sista bryggorna i bukten tillhör den lilla marinan ägd av Petar Španjol Penk. Vid kajens huvud är djupet 2 m. Mellan dessa två marinor finns det ytterligare en femtio meter lång brygga, som lokalbefolkningens båtar är bundna vid.

Rabs hamn

Hela Rabs hamn är inramad av en hamnpromenad. På dess sydvästra sida, under de berömda klocktornen, är det dess längsta delen. Från hamn ljust till slutet av hamnen är 750 meter lång hamnpromenad. Trots denna imponerande längd finns det inte under sommaren för mycket utrymme för förtöjning. De första hundra meter av "Vela riva" är avsedda för passagerarfartyg. (Djupen är här mellan 6 och 4 m.) Längs hamnpromenaden kan man hitta platser för förtöjning endast mellan många turistbåtar, fiskebåtar och färjorna av *Rapska plovdba*. Det finns också många roddare (så kallade *barkarijoli*) som kör turister till de närliggande bukter där de kan simma. (Djupet är 4–3 m, på pirhuvudet är 3 m.) Det finns flera platser på hamnpromenaden med el- och vattenanslutningar. Det finns cirka femtio bojar från sista delen av hamnpromenaden till slutet av hamnen och framför hamnpromenaden vid nordvästra änden av hamnen. (Djupet är mellan 3,3 och 1,5 m.) På motsatt sida av hamnen är förtöjningen möjligt endast med ACI marinas fyra pontoner (djupet är ca 4-5 m vid pirhuvudet). Det finns 140 förtöjningar i marinan, men på grund av vågor från vinter sydostlig vind finns det få fartyg på en permanent förtöjning. I mitten av denna sida av hamnen, och efter den sista marinas ponton finns det på bryggan en bränslepump för nautiker (djupet är mellan 3,5 och 2,5 m), och det finns en kran. Mot slutet av hamnen finns det fortfarande fem små bryggor för förtöjning av lokalbefolkningens båtar. Mot vågor orsakade av sydlig och ostlig vind är hamnens nordöstra sida skyddad av en gammal vågbrytare och en brygga, vid vilken lokalbefolkningar lägger till sina båtar, så det finns ingen plats för nykomlingarna. Högst upp på hamnen är det ett hamn ljus.

Suha punta (Veli žal)

I den sydöstra delen av Kalifront, i en del av bukten Jelenovica som kallas Veli žal, finns det en liten hamn Suha punta. Mot *jugo* skyddas förtöjningar här med en femtio meter lång brygga med låg vågbrytaren (djupet är 4 m vid pirhuvudet). På vågbrytare fortsätter till slutet av bukten hundra meter av hamnpromenad. Förutom lokalbefolkningen, under sommaren lägger till sina båtar gästerna från hotell som ligger över bukten.

Kamporska draga

På den nordöstra kusten av bukten finns det en rad av fem kajer, långa bryggor. Längs dem är det ett större djup bara vid deras huvud. Den längsta bland dem förlängs med ett trätillägg på järnstolparna i form av bokstaven T. Längden är 85 m, varav är vid pirhuvudet 1,8 m långt.

Supetarska draga

I den sydvästra bukten finns det en rad av kajer, främst små bryggor framför hus med lägenheter, pensionat och restauranger. Detta är en framför restaurangen Belveder i början av bukten i delen Škar (Dumići). Vid en 50 m lång brygga finns det tågvirke och bojor, och på den finns det elanslutningar. I slutet av den nordöstra kusten av bukten, bakom den stora vågbrytaren, ligger det en ACI-marina. Vid vågbrytaren är den första av de sex pontons bryggorna i marinan. Djupet mellan dem är mellan 4,5 och 2 m, men när det gäller marinans infart är det inte djupare än 3,5 m! Marina har 250 förtöjningar och är utrustad med en kran och en sjösättningsramp.

Lopar

Vid de två bryggorna som är upptagna med lokalbefolkningens båtar framför östkusten av bukten är det grund, så den kan vara bunden endast vid färjeläget, nästan mitt i nordöstra sidan av bukten. Färjan ansluts från norra sidan av den L-formade förlängningen till den rektangulära kajen. Djupet vid tilläggets södra sida är mellan 5,5 och 3,5 m.

Bukten Crnika - San Marino

San Marino hamnen på den nordvästra kusten av bukten Crnika blir skyddad mot vinden av de böjda låga vågbrytarna. Ingången är från sydväst. Den västra delen av den lilla hamnen är avsedd för lokalbefolkningens förtöjning, och östra fungerar som en marina. Det finns femtio förtöjningar med el- och vattenanslutningar som är avsedda för båtar upp till åtta meter långa. Djupet vid pirhuvudet vid vågbryten och den första av de 3 små bryggor som sträcker sig norrut är 2 m.

St. Grgur

I bukten Grgur på öns nordvästra kust finns det en fyrtyo kvadratmeter lång kaj. Djupet framför den är 2,7 m. Det är en meter mer på ett smalt tillägg på betongpelaren på den västra sidan av kajen. Det är den öns "huvudhamn".

Goli

Av de fyra bukterna på ön där det finns kajer, är de största i bukten Melna på västkusten. Bukten stängs av två bryggor från norr och söder. Den norrbryggan, femtio meter lång och smal, skyddar hamnen från *bura*, men inte från vågor som den orsakar. Djupet vid pirhuvudet är 5,9 m, och på hälen 3 m. Den andra, den söderbryggan med en vågbrytare, är tjugo meter längre. Vid de första trettio meter från pirhuvudet ligger djupet under en meter och vidare mot hälen mellan 4 och 2,5 m.

På båda bryggorna fortsätter hamnpromenaden. Djupet längs hamnpromenaden längs den söderbryggan är mellan 2 och 2,5 m, och längs den norra mellan 3 och 3,9 m. Hamnpromenaden avbryts i hörnet av hamnen där det är grunt. I hamnen lastades stenen in på båtar och därför byggde man längs den södra bryggan och hamnpromenaden skenor vilka brukades för att frakta stenen i vagnar (så kallad *wagonete*). Och runt öns andra hamn i bukten Mala Tetina byggdes en hamnpromenad som ligger på betongpelare. På den norra sidan av hamnpromenaden djupet av 3,5 m faller mot slutet av hamnen till 1,2 m, medan på den motsatta sidan minskar det från 4,6 till 1,5 m. Något söder i en smal bukt Vela draga är det en hamnpromenad byggd av staplade stenar och en kort fallfärdig träbrygga (djupet är 3 m vid pirhuvudet).

Radovan Marčić

6.2.4.Cappelli: För första gången i historien har den kroatiska turismen haft 100 miljoner övernattningar

Den kroatiska turismen har uppnått denna helg nått det historiska turistiska resultatet – det efterlängtrade och förväntade rekordet på över hundra miljoner övernattningar registreras för första gången i Kroatiens historia i systemet eVisitor, som omfattar turismens omsättning i kommersiella och icke-kommersiella boendeformer, samt nautisk charter (system ECREW), bekräftade turismminister Gari Cappelli på måndagen i Rovinj.

"Vi är mycket stolta över att ha uppnått detta stora och historiska antal och därmed bekräftade återigen att Kroatien verkligen hör till toppen bland turistmål. Denna historiska framgång för den kroatiska turismen är resultatet av arbetet och samarbetet mellan alla aktörer inom turismen", säger Cappelli.

Cappelli påpekade att detta resultat också är en bekräftelse på att turismen i Kroatien inte bara händer, men att man med kvalitet och planering, marknadsföring och organiserad arbetskraft under hela året kan göra stora framsteg.

"Kroatien är och kan bli mycket mer än en sommardestination, och detta bekräftas av ett stort antal nya och högkvalitativa produkter samt utmärkta resultat under mellansäsongen," säger Cappelli som deltog i öppnandet av höstens upplaga av Istria Gourmet Festival i Rovinj.

"Utvecklingen av turismen i Kroatien grundar sig på utveckling av turism som hälso-, ekonomi-, sport-, landsbygdsturism och nautisk turism. Allt mer kommer gastronomiturismen fram, som under senare år är ett av de viktigaste motiven till att besökare kommer hit, i synnerhet utanför sommarmånaderna" påpekar turismministern.

Han betonade att Kroatien ses alltmer i världen som ett land med hög kvalitet inhemska vin-gastronomi erbjudande, vilket framgår av resultaten av den senaste TOMAS forskningen (marknadsundersökning av kroatiska Institutet för turism) om turisternas attityder och utgifter i Kroatien. Enligt dessa resultat, i motsats till trenden för tio år sedan, ger turisterna höga betyg till kroatiska vin-gastronomi erbjudande tillsammans med "sol och hav", säger han.

Därför Kroatiens turismdepartement stöder evenemang såsom Istria Gourmet Festival, som är främjande av kroatiska vin-gastronomi samt möjligheten till ytterligare lärande och utveckling.

Minister Cappelli under dagens besök i Istriens län och turnerade byggarbetsplatsen av hotellkedjan Park Hotel Maistra och ACI marinan i staden, som för närvarande är under rekonstruktion. Syftet med dessa investeringar, som sagt, är att uppnå en harmoni av exklusiva kompletterande serviceanläggningar ligger i det attraktiva området av turistområdet Monte Mulini.

Passerar tillsammans med Maistres styrelseordförande Tomislav Popović byggarbetsplats av ett nytt hotell Park, en investering värd nästan 600 miljoner, Cappelli påpekade att detta är den största investeringen i den kroatiska turismen i år, vilket kommer bland annat att öka Rovinj och Istriens erbjudande, öka antalet arbetstillfällen och inkomster från utomeuropeiska marknader.

Den lyxiga hotellbyggnaden med 209 enheter kommer att ha kategorin "5 + stjärnor".

I samma komplex finns ACI Marina Rovinj, som för närvarande genomgår fullständig återuppbyggnad i land och hav. Projektet är värd 160 miljoner HRK och kommer att presentera ett viktigt framsteg i normerna för nautisk turism vid slutet av arbetena i Kroatien. I havet planerar rekonstruktionen en uppdelning av havet i två "bassänger", en av dessa kommer delvis under sommarperioden som ska användas för charter och mindre transitfartyg. Den nya småbåtshamnen kommer att ha kapacitet på 196 förtöjningar för att ta emot fartyg med en genomsnittlig längd på 17 meter istället för den nuvarande 11 meter. På den årliga förtöjningen kommer det att kunna ta emot båtar upp till 35 meter långa och i transit och större fartyg för vilka det säkras ett dussin förtöjningar.

"Ökningen av investeringar år efter år visar att Kroatien är ett attraktivt land för investeringar. I år investerade 817 miljoner euro i kroatiska turismen och meddelanden för nästa år fortfarande optimistiska eftersom det ger 940 miljoner euro investering, och jag tror att vi kan vara nöjda med investeringstakten i den kroatiska turismsektorn, påpekade minister Cappelli.

Turismministern besökte också Rovinjs sjukhus "Primär Dr. Martin Horvat" och den första medicinska terapeutiska stranden i Kroatien belägen på sjukhuset. För moderniseringen av denna moderna och ekonomiska strand har Republiken Kroatiens turistministerium tilldelat 800 000 HRK via Turismens utvecklingsfond. (Hina)



Manta 700 R



GRUND UPPGIFTER OM MANTA 700R STANDARDUTRUSTNING

- >Längd: 6,95 m
- >Bredd: 2,68 m
- >Antal kabiner: 6
- >Vikt: 800 kg
- >Tryck i kammare: 0,20 bar
- >Diameter av tube: hypalon 1760dtx (Orca)
- >Skrovs och däck material: poliester (3D vak. infusion)
- >Maximalt personantal: 10
- >Maximalt tillåten motoreffekt 220hk (ihp)
- >Avloppsventil i havet n2
- >CE-homologation: C
- >Certifiering: Germanischer Lloyd
- >Möjlighet att välja färg

- >Däck med automatiserat statiskt golv
- >Komplett centralkonsol med ratt
- >Vridreglage
- >Vindruta glas
- >Rostfritt stålhandtag
- >Stävslåda för ankar
- >Akersätet kan sättas i liggande ställe
- >Bränsletank under konsolen ca. 190 lt.
- >2 stora lådor i båtens stäv
- >Stor låda under akterstolen
- >Pollare för förtöjning
- >4 rörhållare
- >Stävpropeller med pollare och ankarvals
- >Teleskopstege i stål
- >Kompass på kontrollpanelen med 6 växlar
- >Elektrisk trumpet

Valfri 135 KS-220KS intern bensen- eller dieselmotor med JET eller Z-drivenhet

Återförsäljare

Planet Marine d.o.o., Trubarjeva cesta 14,
1000 Ljubljana, +386 41 700 303,
planetmarine@planetmarine.si, www.planetmarine.si

Tillverkare

Fjord d.o.o., Cesta v Šmatno 29, 1000 Ljubljana
+386 41 638 314, fjord.navtika@gmail.com
www.rantboatcroatia.com

TEKNISKA
UPPGIFTER

- Längd: 5,90
- Höjd i kabinen: 1,90 m
- Bredd: 2,10
- Max. motoreffekt: 90hk
- Djupgående: 0,35
- Antal personer: 5
- Vikt: 650kg

STANDARDUTRUSTNING

- sidoskydds gummi
 - 4 pollare
 - ankarbrunn
 - den tyngsta änden av stäven
 - kabin - top coat
 - tak^{et} i *kontraštampa**
 - sidor av sängen i *kontraštampa*
 - plexiglasfönster (perspex-uv-skydd)
 - självavlopp
 - öglebult
 - förstärkning för utombordsmotor
 - alla lock med gångjärn
- * process som ger mindre ballast i kölen och en liten mängd inoxutrustning

PRIS

54800 KN (moms ingår i priset, FCO Split)
pris för en standardutrustad båt

YTERLIGARE
UTRUSTNINGSPRIS

UTRUSTNINGSNAMN

pris i HRK

UTRUSTNINGSNAMN	pris i HRK
inox bimini	5.300,00
bimini topp	700,00
staket	4.500,00
inox roll bar	2.500,00
inox handräcken på aktern	1.900,00
inox handräcken (2 handräcken på taklocket, kabinens och sidoråde handräcken och flaggstång till båt)	1.500,00
el. installation (rött och grönt ledljus, vitt ljus, siren, kabinljus, ljus i cockpit, panel med 6 växlar, huvudströmbrytare och förberedelse för länsypump)	3.500,00
rattstyrning (ingår inte ratt)	1.900,00
ratt (i mahogny)	900,00
kabiner i kontraštampa	3.500,00
sängs ribbotten med hållare av rostfritt stål	1.600,00
skjutvägg - dörr	6.000,00
2 sidofönster	2.800,00
mahognygolv	3.300,00
säng kuddar	2.800,00
sidobord (2 st.)	2.000,00
små skåpet i kabinen med mindre dörr	3.500,00
sidobord i kabinen står över säng	3.500,00
undervattensskydd	3.500,00
akters plattformar med handräcken i rostfritt stål (2 st.)	2.000,00
bassänger för levande bete (2 st)	2.000,00
hard topp	3.500,00
tanken är 84 l med tillhörande fästansordning	1.600,00
skeppares stol med höjjusterbar rotor	2.200,00
glidande fönster på glas av kabiner	

VENTO™

Advanced Rigid Inflatable Boats



VENTO 500™

TILLVERKAD I KROATIEN



Ekonomisk, låg konsumtion, säkert och bekvämt beteende på skakigt hav, prestanda, multifunktionalitet, bra rymdorganisation, avancerad teknik, ekologisk. Allt detta i en båt!

Gummibåtarna **VENTO** kombinerar otänkbara egenskaper hittills. Sjöfartskapacitet är på nivå av arbetsbåtar, och samtidigt är det lätt att glida och har förbrukning konsumtion som multihull. Nästan ofattbara fart och accelerationer. Intelligent indelat utrymme och moduler element gör Vento gummibåtar färdiga och kapabla för olika användningar – nöje och sport, professionella aktiviteter, tillhörande båtar på större fartyg (tenderbåt), ...

DESIGN

I designen av Vento handlar det i första hand om två grundläggande uppgifter – fartyget måste ha oeftergivliga navigeringsegenskaper och samtidigt måste det vara lätt att glida, vilket kommer att påverka den lägre bränsleförbrukningen respektive det kommer inte att finnas något behov av att installera stora motorer, vilket skulle minska den totala kostnaden för inköp och inte bara driftskostnaderna.

Element som kännetecknar design av Vento gummibåtarna är:

- Djup V-skrovprofil – ger säker och bekväm sjöfart på stora vågor (testad på 5m höjdvågor)

MATERIAL

Vacuum infusion metoden:

- Sandwichkonstruktion – multiaxial glasfiber och PVC-strukturskum bunden med vinylesterharts
- Förhöjd med Kevlar och kolfiber
- Det finns inget trä i konstruktionen

Manuell laminering:

- isoftal polyester
- Glasfibermatta
- PVC-strukturskum

Rör:

- Hypalon - Neopren 1100 dtex / 1300gr / m2 (hårdare och robusta material är valfritt)

• **Trappa i kombination med Delta köl – för att glida enkelt**, behov för mindre motorer, horisontell körposition (ingen stävhis), låg bränsleförbrukning, låg minsta glidhastighet

• Balanserad skrovprofil – påverkar den totala balansen i båten under fart

• Tjocka rör på stäven – att genomgå höga vågor

• 3 rader av säten – framför konsolen, förarsätet, bakbänken - även modell 500 har det som är unik för den här klassen

• Mycket praktisk lagring – även 10 i vissa modeller

• Modularitet – det finns en möjlighet att utrusta olika konsoler, platser, små bord och andra tillbehör för att skapa en original och personlig modell för varje användare

• Statisk självladdningskupa – även vid minsta modeller

• Två akterplattform – för ingång/utgång ur vattnet (utrustad med svängstegar) och för inställning av hjälpmotorn

• Bränsletankutrymme 57 l plus 3 extra lagertankar (under däck) för utrustning, ytterligare bränsletankar eller vatten (för dusch)

• Upp till 7 förråd i stäv, konsol, förarsätet och bakbänken

• Utombordsmotorer sträcker sig från 25 till 90 hk statisk självurladdning

• Osänkbara

Tekniska egenskaper:

Längd (m) – 5,05

Bredd (m) – 2.05

Vikt (kg) – ca 220

Djupgående (m) – 0.29

Prestanda uppnådd av en 60 hk – 4-taktsmotor:

Minsta glidhastighet – 7 knop @ 2200 rpm

Färdhastighet – 18–24 knop @ 3600 till 4300 r / min

Oberoende vid färdhastighet med 60 L tank:

170 sjömil

Max hastighet: 33 knop @ 5700 rpm *

CE-kategori – C

* med en Blacksteel 14 inch

** Högsta hastighet på 40 knop med en 90 hk motor

KRONING

d.o.o. ZA TRGOVINU I INŽENJERING

www.kroning.hr

kroning.karlovac@gmail.com

+385 98 209 498

VENTO 500™

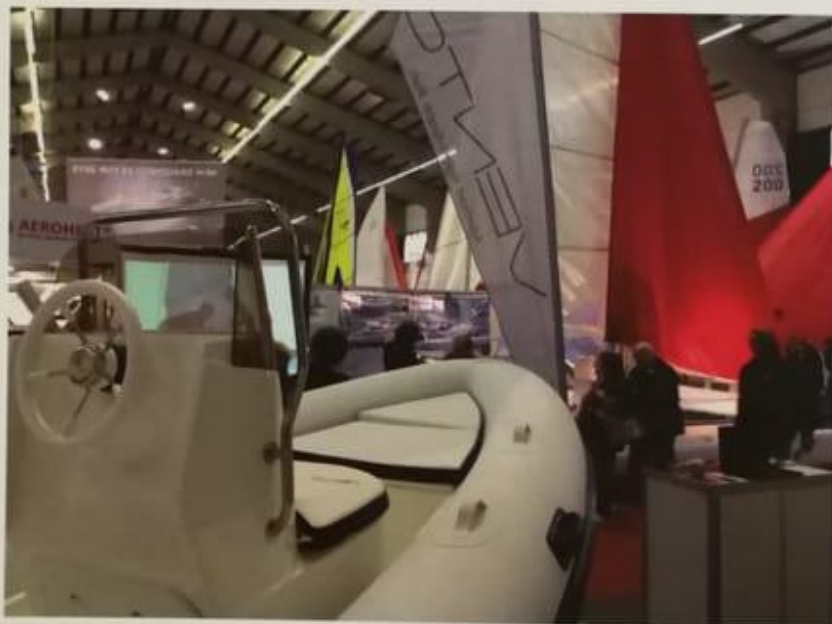


VENTO 500

Den innovativa och eleganta gummibåten skapades med ett mycket exakt syfte: att erbjuda prestanda, åkkomfort och sjöfartskapacitet vid nivån för en mycket större gummibåt och samtidigt lägre kostnader för drift och inköp.

EGENSKAPER

- Skrovet – djup V-sektion (60 grader på fören - 20 grader på akter) med "delta" köl och ett steg (airstep)
- Detaljerad indelad massan och korrekt placering av mitten
- Den robusta och handfasta konstruktionen – över de nödvändiga CE normerna i Europeiska unionen
- Lätt jämfört med styrkan av strukturer – minde bränsleförbrukning, enklare hantering, lägre driftskostnader
- Den modulerade inredningen av cockpit - med infällning på stäven får ett solbadområde med längd på över 180 cm, förarsätet kan omvandlas att rida i en stående position, och även för att sitta runt kaffebord till akter, som är placerad mellan två längsgående akterut bänk, sänkning av bordet till bänk nivå ger ett solbadområde på nästan 200 x 80 cm



official partner

HONDA
The Power of Dreams

VENTO 500TM VARIJANTE

STARTER



SWELL



SMART



SUPERB



7.ÖVERSÄTTNINGAR FRÅN SVENSKA TILL KROATISKA

7.1.SVENSKA KÄLLTEXTER

Vidare utveckling är att försöka synas och marknadsföra sig mera för att visa att skärgården är lättillgänglig för allmänheten. Här försöker man samarbeta med det flesta rederier för att kunna få ut fler besökare i skärgården. En utveckling som är på gång nämner Grape är att översätta Visit Skärgårdens hemsida även till engelska för att kunna marknadsföra sig bredare på den internationella marknaden.

7. Analys

Som kan utläsas av Tillväxtverkets rapport från 2008 har turism och fritid fått allt större betydelse under 2000-talet. Turism och rekreation runt marina miljöer påpekar Lück (2007) är en av de mest attraktiva dragningskrafterna inom turismen idag. Mångfalden av aktiviteter inom dessa områden ökar också stadigt. Derksen (2007) förklarar att det finns en svårighet att definiera begreppet nautisk turism då det definieras olika beroende på plats och bakomliggande kunskap. Lück (2007) betonar att begreppet ofta sammanställs med innebörden av marinturism.

I dagsläget är hållbar utveckling ett aktuellt ämne som är nödvändigt för att värna om den framtida generationens fortlevnad. Det finns en vilja hos turistaktörerna att skapa en hållbar utveckling och det är extra viktigt i kust- och havsområden att sträva efter hållbarhet menar Ankré (2007) då miljön där är extra ömtålig. Till efterföljd av den ökade populariteten av turism i marin omgivning menar Lück (2007) att ett ökat tryck på kusten uppstått. Hall (2005) hävdar att fastän människan vet om turismens påverkan har de svårt att riktigt förstå kopplingen mellan påverkan på miljön och interaktionen mellan turismen och dess omgivning. För att en hållbar utveckling ska kunna inträda menar Skolverket (2004) och Naturvårdsverket (2009) att ett samspel mellan tre aspekter; ekonomisk, ekologisk och socialt, är nödvändigt. Men Lück (2007) påpekar att det är svårt att efterleva då alla aktörer strävar efter egen vinning. Då den nautiska turismen tar plats i ett gränsland mellan vatten och mark menar Lück på att det är beroende av en stödjande infrastruktur, där vatten betraktas som en avgörande och grundläggande faktor för turismgenren. I diskussionen kring hållbarhet betonar Lück att det måste tas i beaktning att det inte bara är turismindustrin som står för miljöförstörelsen, eftersom många andra näringar är också delaktiga i påverkan på miljön.

7.1 Den nautiska turismens utveckling i Kroatien

För Kroatien som är beläget längst den Adriatiska kusten har enligt Apostolopoulos et al (2001) nautiska aktiviteter lett till en ökning av turismen framför allt till kusterna. I intervjun med Marija Bakovic från Kroatiska turistrådet berättar hon att efterfrågan på nautiska aktiviteter ökat sedan 2006, och de aktiviteter som är mest populära idag är yachtcharter och regattor. Bakovic fortsätter berätta att en ökning även skett av kryssningar vilket har bidragit till att besökarna stannar längre på destinationen. En bidragande faktor till utvecklingen av nautisk turism menar Bakovic är utbyggnad av marinor. Apostolopoulos et al (2001) berättar att Kroatien på de senaste 10 åren återigen fått ett erkännande som en populär destination och antalet turister är nästan uppe i samma siffror som innan inbördeskriget.

Till följd av Kroatiens satsning och det rika nätverket av hamnar och marinor förklarar Klaric (1991) att Kroatien fått ett internationellt igenkännande som nautisk destination. Bakovic nämner även i intervjun att en ökad efterfråga av nautiska aktiviteter har lett till vidare utveckling av genren. För öarna kring kusten har en ökning av nautisk turism motverkat flytt från öarna och bidragit till ett ökat turismflöde, utbud samt en ökad inkomst.

Bakovic berättar även att den kroatiska regeringen har gjort lagregleringar som nu gör det lättare för utländska turister att få tillstånd att segla i Kroatien.

Bakovic har sett att det uppstått konflikter mellan ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer inom turismen i Kroatien. Samtidigt som turismen bidrar till en bättre levnadsstandard ekonomiskt sett på öarna, finns en rädsla i att en alltför expanderad turism kan ha för stor påverkan på miljön i skärgården. Som Tillväxtverket (2004a) påpekar måste aktörerna arbeta för en ökad sysselsättning för att få en hållbar ekonomisk tillväxt samtidigt som ett ekologiskt tankesätt enligt Skolverket (2009) måste tas i beaktning för att värna om framtidens fortlevnad. Hall (2005) påpekar att aktiviteter som fiske, grundade båtar, ankring och dykning påverkar miljön i kust- och skärgårdsområdena. Ascencao et al (2008) menar på att även om det finns en vilja hos turistaktörer att tänka från ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv är det svårt att skapa en jämvikt mellan dessa tre. Det blir antingen en fokusering på bevaring och skydd eller förnyelser och fördelar till samhället i form av ökad sysselsättning och turismströmmar.

För att minska de skador som nautiska aktiviteter kan orsaka påpekar Bakovic i intervjun att turistaktörer i Kroatien arbetar med reglering och utbildning för att uppnå ett samspel mellan ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Kroatien deltar även i programmet Blå flagg, som är ett miljöprogram för hav, kust, stränder och marinor för att skydda miljön. Blå flagg symboliserar ett bevarande, säker och tilltalande miljö som lämpar sig för semester, nöjen och rekreation och som strävar efter en hållbar utveckling inom turismen.

Att en plats bär den blå flaggan är en garanti för hög kvalitet, rena havs vatten och kustlinjer samt stränder med hög service nivå. Detta menar Bakovic kan utnyttjas i marknadsföringssyfte.

Derksen (2007) påtalar att ministret för hav, turism, transport och utveckling har utvecklat en strategi för den nautiska turismen. Strategin går ut på bevaring av resurser och utveckling av den nautiska turismen till den mest kända turismgenren i Kroatien. Bakovic säger att planer på utveckling av nautiska turismen i Kroatien idag finns genom utbyggnad av hamnar för megayachter. Dessa kommer bli lyxmarinor där upprustning av receptioner och lägenheter kommer att ske. Även shoppingcentra, spaanläggningar etcetera att byggas upp.

7.2 Svenska förutsättningar

Enligt Tillväxtverket (2008) är turismsektorn en av de få näringar som ökar i Sverige för tillfället. Sverige som turistdestination har bra möjligheter att utveckla turismen men är dåliga på att ta vara på dessa menar Stenström (2009). Affärsvärlden (1998) konstaterar att svenskar i större utsträckning väljer att turista i utlandet än att stanna kvar i Sverige. Även 10 år senare påpekar Ruin (2007) att trenden är den samma. Det är idag den utländska turismen som ökar mest. Stenström (2009) menar på att denna trend kommer att vända i och med den nuvarande finanskrisen, svenskar kommer i större utsträckning stanna i Sverige och semestra.

Enligt Turistdelegationen (2005) är de destinationer i Sverige som attraherar flest besökare dem som erbjuder bad och skidanläggningar.

Sverige har ett stort skärgårdslandskap som benämns av Hedenstierna (1990) som en "äkta" skärgård då den bland annat har varit täckt utav inlandsisen och består av en urberggrund. Det är bara några få skärgårdslandskap i världen som uppfyller kriterierna för en äkta skärgård där Sveriges skärgårdar är en av dem. Detta har enligt Hedenstierna bidragit till att ett internationellt intresse har skapats kring dem.

Turism och marknadsförings ansvarige på Skärgårdsstiftelse, Mats Wåhlin menar i intervjun att skärgårdarna i Sverige är beroende av turismen för att kunna fortgå, speciellt företagen. Wåhlin fortsätter berätta att eftersom turismsäsongen i skärgården är kort och väderberoende är det svårt att finna aktörer som vågar investera i turismverksamheter. I intervjun med Cecilia Grape från Visit Skärgården konstateras att Visit Skärgården arbetar med att försöka förlänga säsongen för att få turister till skärgården även under höst och vinter. Grape fortsätter med att detta skulle gynna företagarna och aktörer då de skulle kunna hålla öppet längre.

Bohlin och Elbe (2007) påtalar att en destination ska kunna konkurrera med andra destinationer måste de stå i ständig utveckling. I samband med utveckling konstaterar Bohlin och Elbe att det uppstår konflikter mellan de ekonomiska, ekologiska och sociala faktorerna. Wåhlin menar på att han har upplevt konflikter mellan dessa tre aspekter men att miljön får bortses då trivseffekten får väga upp det negativa medan i intervjun med Grape från Visit Skärgården berättas att de inte upplevt några direkta konflikter mellan dessa tre. Det Grape kan tänka på är transportfartygen som trafikerar runt skärgården men detta menar hon inte har något med utvecklingen av turism i skärgården att göra.

7.2.1 Stockholms skärgård

Stockholms skärgård är enligt Destination Stockholms skärgård (2009) en av världens största skärgårdar. Roupé (2005) konstaterar att den länge har varit en populär turistdestination både för stockholmare och för besökare från övriga Sverige. I intervju med Grape konstateras att människor från "stor Stockholm" och barnfamiljer är de största målgrupperna.

Både Ek och Hultman (2007) och Wåhlin från skärgårdsstiftelsen berättar att skärgården under sommarsäsongen invaderas av fritidsboende, båtburna gäster samt dagsbesökare. Grape berättar att turisterna främst kommer till skärgården för att "bara åka ut och ha det bra" men att det även lockar med aktiviteter som hyrning av mindre båt, segling, kajak och fiske, dessa aktiviteter är enligt Wåhlin de aktiviteter som erbjuds i Stockholms skärgård men även båtluftning, fiskeguidning samt landburna aktiviteter som enligt Grape kan vara minigolf, hälsa på djuren, vandra samt bada. Dessa får enligt Ek och Hultman (2007) dessutom mest utrymme i marknadsföringen av skärgårdar. Trots det påpekar Wåhlin att det är båtaktiviteter som är de mest populära aktiviteterna i skärgården idag.

Ankré (2007) förklarar att genom skärgårdarnas och kustlandskapens popularitet skapas ett intresse från intressenter att utveckla turismen, samtidigt som hänsyn måste tas till det djur- och växtliv som existerar där. Ankré påpekar att det finns en problematik mellan bevarande av natur- och kulturvärden samt utveckling av turism i skärgårdar och kustlandskap. Grape berättar att de inte upplevt någon direkt påverkan på miljön. Medan Wåhlin menar att turismen påverkar omgivningen då fler besökare resulterar i högre intäkter men det medför också en ökad kostnad och belastning på naturen.

Enligt Tillväxtverket (2004b) finns det i Sverige många regleringar kring miljö och utveckling i kust- och havsområdena vilket Wåhlin berättar att Skärgårdsstiftelsen med berörda myndigheter har olika styrmedel de arbetar med som resulterar i att konflikter mellan olika intressenter inte blir så stora.

7.3 Utvecklingsmöjligheter

Bohlin och Elbe (2007) betonar att alla destinationer har en begränsad livslängd där dem genomgår fyra faser och för att en destination ska kunna fortsätta att locka turister måste en utveckling kontinuerligt ske. När en destination hamnar i stagneringsfasen, den sista fasen kan

det bero på att den inte längre ses som genuin eller att utvecklingen stannat upp. Här måste en utveckling ske för att destinationen inte ska hamna i en nedgångsfas då destinationen här ofta har utvecklats beroende av turismen. Bohlin och Elbe nämner två olika vägar som kan tas för att utveckla en destination och dessa är produktförnyelse genom konstgjorda attraktioner eller produktförnyelse genom att använda naturliga resurser. Kotler (2006) berör ett antal strategier för hur utveckling av produkter kan genomföras, där det vanligast förekommande är förbättringar av redan existerande produkter. Men även att hitta supplement till existerande produkter eller att vända sig mot nya marknader och segment är strategier som kan användas för att följa den efterfrågan som finns på marknaden. Inom turismnäringen består enligt Bohlin och Elbe (2007) produkter till största del av tjänster som har till syfte att fylla en viss funktion eller tillfredsställa ett behov.

En destinations uppgift är att förmedla utbudet av de aktiviteter som finns att tillgå på platsen. Bohlin och Elbe (2007) påpekar vidare att för att en plats ska kunna kallas destination måste det finnas attraktioner, infrastruktur och serviceattribut som möjliggör en vistelse på destinationen. Matsson et al (2008) hävdar också att dessa attribut samt mellanliggande möjligheter och attraktioner är behövligt för en utveckling av en destination. Bohlin och Elbe förklarar att Stockholms skärgård har en säregen samhällsdesign som består av traditionell jordbruks- och fiskekultur. För att Stockholms skärgård som destination ska kunna upprätthållas krävs en välfungerande infrastruktur som kontinuerligt underhålls. Wåhlin berättar att arbetet i skärgården runt detta sker genom att bland annat erbjuda möjligheter till boende och fungerande hamnar. Grundläggande service som till exempel polis, brandförsvaret och utbildning menar Matsson et al (2008) är viktiga aspekter för att besökare ska känna sig trygga och bekväma på en destination.

Attraktioner och aktiviteter är det som på en plats attraherar besökare till destinationen och det kan bland annat bidra till att en destinations image skapas eller förstärks menar Matsson et al (2008). Bohlin och Elbe (2007) förklarar att varje aktivitet består av en kärnaktivitet och för att locka turister att göra just deras aktivitet är olika tilläggstjänster ett bra tillvägagångssätt. Det kan bidra till en högre upplevelse och att en aktivitet står ut ur mängden och man kan på så vis locka besökare att välja deras aktivitet och destination framför andra som har ett liknande utbud. Detta benämner Bohlin och Elbe (2007) som mellanliggande möjligheter. Ankré (2007) konstaterar att de destinationer vid kusten som är på topp är dem som har skapat nya aktiviteter och platser genom den teknologiska utvecklingen. Utvecklingen av turism ses av Bohlin och Elbe (2007) ofta som en möjlighet att skapa nya arbetstillfällen och vända negativa utvecklingstrender på en plats, speciellt i landsbygdsområden.

Ek och Hultman (2007) berättar att allt fler året-runt bostäder blir fritidshus. En bidragande faktor tror de kan vara att priserna på hus ökat i de centrala delarna samt att kommunikationen och servicen blivit allt sämre vilket gör det svårare för de bofasta att bo kvar.

I intervjun med Wåhlin från Skärgårdsstiftelsen påpekas att även för de turister som semesterar i skärgården är priserna höga samt att standarden på boendet oftast är lågt med våningssängar och torrtoaletter. Bohlin och Elbe (2007) påpekar att för att kunna motverka denna trend måste skärgården som destination stå i ständig utveckling. Wåhlin påpekar att Skärgårdsstiftelsen arbetar för en utveckling genom att förbättra skyltningen, utveckling av information och dylikt allt för att höja standarden. Även Grape från Visit skärgården kan se att en utveckling behövs och Visit skärgården arbetar med att marknadsföra skärgården mer för att människor ska bli medvetna om hur lättillgänglig skärgården är, de ska även göra

hemsidan två språkig, på svenska och engelska, för att kunna marknadsföra sig mer internationellt och nå en bredare marknad.

Enligt Bohlin och Elbe (2007) finns en stark image kring skärgården och denna bild är starkt inpräglad i människors medvetande genom massmedia, marknadsföring och dylikt. Detta menar Bohlin och Elbe bidrar till problem för utvecklandet av turismaktiviteter i skärgårdsområden då ökade turismtillströmningar och uppbyggnad av aktiviteter kan förstöra imagen av skärgården som en orörd och idyllisk plats. Enligt Grape märks motsträvigheter av den lokala befolkningen för en utveckling av turismen, då dem inte vill ha fler turister till skärgården under den tid det redan är mycket turister där. Samtidigt som en utveckling av turismsatsningar i sin tur kan vara en förutsättning för attraktionskraften hos destinationen. Wåhlin berättar att han tror att en satsning på nautisk turism kan vara problematisk på grund av den korta turismsäsongen men trots det ser han att det finns möjligheter. Dessa möjligheter ser Wåhlin främst i att utveckla det redan befintliga utbudet av nautiska aktiviteter, och tror då främst att det är företag som redan har en turistisk verksamhet med ett uppbyggt kundnät som skulle satsa på det. Grape instämmer med Wåhlin om att en utveckla redan befintliga aktiviteter samt även att erbjuda en bättre service och hålla aktiviteterna öppna under en längre period.

8. Slutsats

Syftet med denna uppsats var att undersöka hur nautisk turism utvecklats i Kroatien och därefter se vilken roll den haft inom deras turismnäring. Ett annat syfte var att genom erhållen kunskap av Kroatiens utveckling inom nautisk turism se om en utveckling av denna turismgenre kan ske i Sverige. Genom de intervjuer vi gjort samt vad vi sett från tidigare studier och teorier kan vi dra följande slutsatser:

Vi har i vår undersökning kunnat konstatera att stora satsningar på nautisk turism gjorts i Kroatien och deras läge och klimat bidrar till goda förutsättningar för att verka inom genren samt utveckling av den.

Kroatien var efter kriget tvunget att ta till åtgärder för att komma tillbaka som en populär turistdestination. Satsningen på nautisk turism kan utläsas ha varit lyckad då man idag kan se att turismen är uppe i princip samma siffror som innan kriget.

Utveckling av nautisk turism i Kroatien har bidragit till:

- Ökat turismflöde till landet
- Att färre flyttar från öarna i skärgården
- Ökat utbud av aktiviteter och inkomst på öarna i skärgården
- Att Kroatien idag ses som en förebild för utveckling inom denna genre
- Att nya hamnar byggs och i anknnytning till dessa har serviceverksamheter utvecklats som bidragit till ökad sysselsättning för befolkningen

Vidare utveckling är också på gång där man nu satsar på att bygga upp lyxmarinor för megayachter. I och med den vidare utvecklingen och satsning riktar dem sig mot ett specifikt marknadssegment, de med stort kapital.

Eftersom turismen är en av de största näringarna i världen krävs en ständig utveckling av tjänster och aktiviteter samt utveckling av destinationer för att kunna konkurrera med andra destinationer. Det har framgått att turismen står inför ett dilemma vad gäller utveckling eller bevaring. Det framgår extra tydligt i skärgårdsområdena eftersom det där skapats en stark image av skärgården som en lugn och idyllisk plats och att en allt för stor utveckling skulle kunna bidra till att denna bild förstörs. Som Bohlin och Elbe (2007) nämner genomgår alla destinationer en livscykel och för att inte hamna i en nedgångsfas måste åtgärder tas. Som kan ses av studien har Stockholms skärgård skapat ett beroende av turismen. För att service och arbetstillfällen ska finnas kvar i skärgården är turismnäringen en bidragande faktor till de bofastas möjlighet att bo kvar i skärgården. Det har redan setts antydningar till avflyttning från skärgården samt att fler året-runt bostäder blir fritidshus. Det stärker argumentet att utveckla turismen vidare i skärgården men samtidigt måste de ske i samförstånd med den image som är etablerad, då det är den största anledningen till besökare vistas i skärgården.

Ett problem som vi sett är marknadsföringen av skärgården, bland annat på grund av att framställningen av skärgården är mycket gammal samt att marknadsföringen av vattenrelaterade aktiviteter inte framhävs så mycket, trots att det är dessa aktiviteter som är mest populära. Marknadsföring av aktiviteter på plats är begränsad och det är svårt för dagsbesökare att hitta andra aktiviteter än bad om de inte sökt upp information innan resan. En slutsats vi kan dra är att för att locka nya turister och att få turister att återvända är en förbättring av marknadsföringen på plats viktig.

Hållbarutveckling kan av studien utläsas som ofrånkomlig för att denna turismgenre ska kunna fortgå. Turismsektorn är en av de större bovarna och miljön och djur- och växt liv är extra ömtåligt i kust och skärgårdsområden. Som kan förstås av studien har turismen i svenska skärgårdar inte påverkat miljön lika mycket som i Kroatien, detta kan bero på att utvecklingen och turistflödet i Kroatien är avsevärt större. I Sverige är de problem som uppstår hanterbara men måste ändå tas i beaktning för en framtida verksamhet. Som vi ser är ett samspel mellan ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer väsentligt för att en hållbar utveckling ska kunna ske.

Nautiska turismaktiviteter finns redan i dag i Stockholms skärgård men i liten skala. Utifrån vår undersökning menar vi att Sverige inte kan utveckla denna genre i lika stor utsträckning som Kroatien. Detta av olika skäl, bland annat av skillnader i klimat, väder och att Sverige på grund av dessa klimatskillnader har en kortare sommarsäsong, men även på grund av den image som infinner sig. Men mindre satsningar går dock att tillämpa som att:

- höja service och standard ute i skärgårdarna, bland annat genom bättre logi
- hålla verksamheter, boende och dylikt öppna längre för att förlänga säsongen
- utveckla och marknadsföra de redan befintliga nautiska aktiviteterna
- finna nya nautiska aktiviteter inom redan existerande produktområdena, som exempelvis den snorklingsled som invigs sommaren 2009.

Visit skärgårdens etablering i sig är en utveckling som bidragit till att skärgården är mer lättillgänglig för allmänheten idag.

Staden var fortfarande mörklagd när jag gick tillbaka genom Dragør ned mot hamnen. Mina steg ekade ödsligt på kullerstensbeläggningen. Att gå på de smala gatorna mellan de gula och låga husen med halmtak var i vanliga fall detsamma som att uppleva oförfalskad idyll. Genom fönstren i gatuplanet kunde man se rakt in i hemtrivseln. Nu kändes det snarast spöklikt och främmande. Stearinljusen som fladdrade här och där kämpade en ojämn kamp mot det kompakta mörkret.

Jag gick förbi *Rustica* och fortsatte längst ut på piren. Det blåste fortfarande hårt, vita skumtoppar slets av vågorna som silverstrimlor. Men vindbyarna tycktes ha förlorat en del av sin kraft. Ute på Öresund syntes blinken från fyrar och ljusbojar – Drogden, Nordre Röse, Flinten och Oskarsgrundet. Ett flygplan som gick in för landning på Kastrup hade tänt sina strålkastare, de kastade en ljusstrimma ända in till piren där jag stod. Mitt på strimman passerade ett lastfartyg på väg norrut. Det var ett av skälen till varför jag hade valt Dragør som vinterhamn. Varje gång jag såg ett fartyg passera eller ett plan lyfta blev jag påmind om världen.

När jag kom tillbaka till *Rustica* undrade jag fortfarande varför MacDuff hade varit så angelägen att få tag i Pekka. Jag ville inte gärna tro att MacDuff hade rest ända till Dragør bara för att Pekka hade en skotska ombord. Men någon annan förklaring hittade jag inte. Att MacDuff hade dolt de verkliga motiven till varför han befann sig i Danmark var jag i alla fall säker på.

Det var varmt och trivsamt i *Rusticas* kajuta. Jag blev stående ett ögonblick i mörkret innan jag tände fotogenlampan. På rufftaket spelade ljusreflexer från det lilla inspektionshålet i kaminens kokplatta. Hålet var till för att man enkelt skulle kunna se om kaminen brann, men jag använde det aldrig. Jag kunde till och med se på ljusreflexerna i taket om den behövde sotas.

Det var heller inte ofta jag behövde oroa mig för värmen. Kaminen var en gammal traditionell dieselkamin av samma typ

som fiskarna hade använt i över femtio år. Den behövde ingen elektricitet och hade inte ens en veke som skulle bytas. I botten låg två brännringar i metall och dieseltillförseln reglerades med en enkel regulator. Det var en beprövad konstruktion som aldrig hade svikit. Fyra vintrar i rad hade den värmt upp *Rustica* utan att jag hade behövt göra annat än sota den en gång varannan månad.

Kaminen hade blivit en del av båten och det skulle ha varit lätt att ta den för given. Men jag tittade ofta på den med ett slags tacksamhet för att den gjorde min livsform möjlig och för att jag kunde lita på den i alla väder och vindar. Dessutom var den, med sitt polerade rostfria stål och sina runda former, en prydnad i *Rusticas* salong.

Samma känslor hyste jag för min fotogenlampa, en Steltonlampa som hängde i taket över bordet. Precis som kaminen var den gedigen, vacker och funktionell. Formgivningen var modern, och den hade en berömd brännare som hade funnits i många år. När veken var helt uppskruvad gav lampan lika mycket ljus som en fyrtio watts glödlampa. Sjuhundra watts värme fick jag på köpet.

Om babord hängde mitt tvålågiga fotogenkök i vit emalj, också det av en äldre modell som inte längre gick att uppbringa. Det förvärmades med sprit och därför sotade brännaren sällan igen. Nyare modeller förvärmades med fotogen, var svårtända och skulle skötas som barn.

Allt som allt hade jag satsat rätt. Jag hade också haft tur med båten, en Rustler 31 som jag hade köpt begagnad i Barsebäck, av alla ställen. Hon var 31 fot lång, 9 fot bred, långkölad, kraftigt byggd av Anstey Yachts i England och hade alla de goda segelegenskaper som välbyggda långkölade båtar brukar ha, det vill säga alla utom snabbhet. Inredningen var traditionell. Pentry om babord, navigations- och arbetsbord till styrbord. Sedan kom två kojor, garderob och toalett mitt emot varandra och förpiken, mitt sovrum. För ovanlighetens skull var inredningen i ask i stället för mörk teak som var brukligt. Innan jag flyttade ombord för gott skulle jag aldrig ha kunnat ana hur mycket ljuset betydde. På sommaren är teak säkert ett varmt och inbjudande träslag. Men regniga novembereftermiddagar förstår man att sätta värde på vitmålade skott och ljusa skåpluckor.

Efter hand hade jag utvecklat rutiner. När jag kom ombord tittade jag först till kaminen och fyllde på diesel om det behövdes. Sedan tog jag av glaset på fotogenlampan och trimmade vecken jämn med fingret innan jag tände. Det dröjde en stund innan den första blåaktiga lågan kastade sitt mjuka sken över *Rusticas* kajuta och gav det ljusa trät en gyllene lyster. Jag satte på kaffevatten på kaminen och tog fram en termos till kaffet. Därefter gömde jag undan min portfölj, så långt bort jag kunde, och gjorde i ordning något att äta.

När kaffet var klart la jag mig på styrbords koj, uppallad med en kudde, och läste. Vardagskvällarna ägnade jag sällan åt båten, utom möjligen på våren och sommaren när aftonen var ljus och ljummen. Mitt enda sociala problem fick jag under sommarmånaderna. De flesta seglare levde upp på semestern och många försökte kompensera bristen på mänsklig värme från resten av året. Människor som aldrig ens skulle hälsa på sina grannar hemma fick i hamn en oemotståndlig lust att ta kontakt och träffa nya människor. På våren, när allt fler båtar dök upp runt *Rustica*, saknade jag ofta vinterns enslighet och fria horisonter. Ingenting skänkte en sådan frid i själen som en kväll ensam ombord mitt i vintern med fiskmåsar, vind och vågor som enda sällskap.

Men just i kväll ville inte den rofyllda stämningen infinna sig. Att vara rastlös i en båt är dessutom att vara dubbelt orolig. På sommaren är rastlösheten inte svår att bota – man kastar loss och seglar. Men på vintern? Man kan ju inte vandra runt i sitt hem som en osalig ande; det blir en promenad på tre meter åt ena hållet, och lika långt åt det andra, dessutom med böjt huvud om man inte har ståhöjd. Att vara rastlös ombord är en svår åkomma och det är därför som nästan alla seglare avskyr stiltje, ofta mer än storm. Om rastlösheten kommer smygande på ett hav i stiltje finns det inget känt botemedel.

Den här kvällen försökte jag bota mig med brittiska amiralitetets pilotböcker och sjökort. Jag hade samlat på mig en hel del under årens lopp och kunde drömma om segling på nästan alla jordens hav. I pilotböckerna kunde man läsa om vindar och strömmar, hamnar och ankarplatser, segelrutter och taggiga rev beskrivna i ljuset av flera hundra års erfarenhet.

Jag tog fram den nordskotska piloten, NP 52, och läste om strömvirvlarna i Pentland Firth. Hur Pekka hade kunnat överleva dem förstod jag inte. Mitt i sundet i den starkaste strömmen låg dessutom en ö som hette Stroma. Den tycktes inte ha någon naturlig hamn, inte ens en vik där man kunde ankra upp, och tidvattnet svepte förbi öns klippor med upp till tio knop, fortare än vad de flesta segelbåtar någonsin kunde segla. Jag kunde livligt föreställa mig vattnet som kokade, sjöar som bröt överallt och vertikala vågor på flera meter, i alla former, som uppstod ur tomma intet och försvann lika snabbt, men som ändå under sin korta livstid kunde få en båt att förlisa och människoliv att gå till spillo.

Klockan måste ha varit närmare ett på natten när jag hörde ljudet från en knattrande utombordsmotor. Vinden hade lagt sig något och mellan molntrasorna kunde jag se enstaka stjärnor och stundtals månen som fick vattnet att glittra. Dragør låg fortfarande i mörker, men månskenet gav ett svagt ljus.

Knattret från motorn kom allt närmare och blev allt ljudigare. Jag reste mig och tittade ut genom babords ventil. Några av Dragørs fritidsfiskare hade utombordsmotorer, men jag hade aldrig sett dem gå ut så sent, och inte i ett sådant väder. Inga lanternor syntes över piren och jag minns att jag tänkte att det inte kunde vara någon segelbåt eller fiskekutter.

Det var först när den okände nattlige besökaren kom fram bakom pirhuvudet, mitt i månskensstrimman som om det hade varit en enslinje för insegling i hamnen, som jag såg vad det var. En katamaran.

Ett ögonblick funderade jag på att blåsa ut fotogenlampan, för att se bättre eller göra mig osynlig. Båda önskningarna var lika starka. Om det var Pekka – för vem kunde det annars vara – skulle jag känna mig tvungen att berätta om MacDuff. Det var oundvikligt, även om något sa mig att det var just det jag inte borde göra.

Å andra sidan hade Pekka varit ute i busväder och skulle säkert bli tacksam att få hjälp med att förtöja och bli bjuden på en kopp hett kaffe i *Rusticas* kajutavärme. Han måste ha varit genomfrusen och sliten om han hade kryssat ner igenom Öresund

– vilket jag förmodade med tanke på vad MacDuff berättat – mot en sydlig kuling på gränsen till storm. Bara för att sedan anlöpa en hamn i mörker och en stad utan ljus.

Kanske var det just därför, vilket jag strax blev varse, som han styrde ner mot *Rustica* – ljuset som strömmade ut genom hennes ventiler var det enda som syntes, det enda som gick att hålla kurs mot när månen tidvis försvann bakom molnmassorna.

Han stannade strax akter om *Rustica* som låg förtöjd till två träpålar i aktern. Sidvinden tog tag i hans båt som drev in på pålarna där hon låg och högg utan att det tycktes röra hennes skeppare. Han stod stelt och bredbent i sittbrunnen, med en hand runt roderkulen, och stirrade mot *Rustica*. Jag såg att hans läppar rörde sig och förmodade att han ropade, men det hördes inte över motorn och vinden som skrek i riggen.

Jag tittade en sista gång innan jag öppnade luckan. På huvudet hade han en pälsklädd flygarhuva som skymde hans ansikte, munnen och ögonen, som liknade två svarta hål i mörkret.

Vinden slet tag i mig när jag stack upp huvudet genom luckan. Pekka, för nu var jag övertygad om att det var han, lyfte vagt ena armen till hälsning. Jag svarade med en gest.

– Jag behöver ström, skrek han på omisskännlig finlandssvenska.

Hans röst var trött och sprucken.

– Vet du var jag kan få ström? Jag måste ha ström.

Jag pekade på motsatta sidan av hamnen. Själv hade jag inte haft elektricitet på flera veckor på grund av översvämningen då alla bryggorna lagts under vatten, men om han hade tur fanns det fortfarande ström på den motsatta bryggan. Han lyfte handen till tack, men den kom knappt högre än till midjan. När han böjde sig ner för att lägga in växeln på motorn var han nära att falla. Han brydde sig inte om att skjuta ifrån eller hålla av för att komma bort från pålarna. Han gav bara gas. Ett skärande ljud hördes när skrovet pressades mot trät ögonblicket innan båten girade ut på fritt vatten.

Det var tydligt att Pekka behövde hjälp. När jag sedan såg att han hade missförstått min pekning och la till vid lotskajen bestämde jag mig. Så dyrbar var inte min tid eller min rastlöshet. Dessutom kom jag plötsligt på att jag hade glömt att tala om för

honom att det var strömavbrott i hela Dragør.

Jag tog på mig oljestället och gick runt hamnen. På parkeringsplatsen vid Strandhotellet stod en bil med parkeringsljuset tänd. En person satt i bilen och utanför stod en annan och talade i walkie-talkie. Hade det inte varit för Pekka, hade jag säkert undrat vad de gjorde där, mitt i natten, i kolmörkret. Men för en gångs skull, och möjligen när det bäst hade behövts, fick inte min förflugna fantasi tid att spela mig några spratt.

Jag gick ut på bryggan. Pekka hade redan gått i land och letade på ostadiga ben efter en kontakt.

Jag gick fram och sa att han nog hade lagt till på en olämplig plats. Snart skulle lotsbåten komma tillbaka och då var han i vägen. Han tittade på mig, som om han inte förstod. Jag pekade åter på båtbyggorna längre bort.

Först då klarnade hans blick. Han tog tag i min arm.

– Vill du hjälpa mig? sa han.

Han klämde mig hårt, som för att understryka sin vädjan.

Jag följde med honom ombord. Jag såg att han var tvungen att hålla sig i vantet för att inte tappa balansen. Han var som en boxare som reste sig efter en nedslagning.

– Var kommer du ifrån? frågade jag.

– Anholt, svarade han kort.

– I natt?

– Ja.

– Var det hårt?

Han svarade inte först, men efter en stund sa han:

– Nej. Inte det, det var inte hårt. Ingen is heller.

Så tystnade han igen, tycktes tänka efter och pressade sedan fram:

– Jag har en kvinna ombord.

När han sa det lät det inte annorlunda än om han sagt att han hade ankare eller annan lös utrustning ombord. Vad han egentligen försökte tala om för mig vet jag inte. Kanske att det hade varit hårt för henne.

Han böjde sig ner över motorn. Det var alltså Pekka. Och kvinnan ombord måste vara skotskan som han hade funnit på någon av öarna och vars liv han hade riskerat. Den kvinna som

han kanske också hade stulit framför ögonen på MacDuff.

Jag bar av från bryggan.

– Vill du ha en öl? skrek han för att överrösta motorn som återigen gick på fullt varv.

Jag nickade, fast jag egentligen inte ville ha. Pekka ropade något ned i kajutan. I nästa ögonblick dök ett kvinnoansikte fram och tittade på mig med en blick som tycktes tömd på allt liv. Jag visste inte om jag skulle säga något, men blicken skrämde mig till tystnad. Jag hade aldrig tidigare sett en sådan avgrund i ett par ögon. Ansiktet försvann, men kvinnan kom strax tillbaka med två öl som hon ställde på lejdaren utan ett ord. Därefter försvann hon igen.

– Mary, sa Pekka korthugget och tittade mot kajutaingången.

Vi seglade in i nästa hamnbassäng. Jag pekade igen, och den här gången tycktes Pekka förstå var jag ville att han skulle lägga till. Han drog ner på gasen och sträckte fram handen.

– Pekka, sa han. Jag heter Pekka.

– Jag vet.

Han ryckte till.

– Jag har träffat MacDuff.

Pekka tog ett steg tillbaka. Plötsligt var tröttheten borta ur hans ögon. I stället såg jag rädsla, en okontrollerbar fruktan.

– Var? frågade han.

Jag berättade att jag inte hade en aning om var MacDuff befann sig nu och att jag inte kände honom, utan bara hade mött honom av en ren slump och att han tydligen var på väg norrut, efter vad han sa.

– Jag tror inte MacDuff kommer hit igen, la jag till.

Det tycktes lugna Pekka något, men jag märkte att han darrade när han släppte roderkulen ett ögonblick och stängde dörren till kajutan. Han tog tag i min arm igen och stirrade mig i ögonen, utan en skymt av all den stora trötthet som jag nyss hade sett. Tvärtom har jag sällan sett någon så närvarande. Det var som om han försökte etsa fast sin blick i mitt minne.

– Det är viktigt, sa han. Vill du hjälpa mig?

Jag nickade mekaniskt. Jag visste inte vad jag skulle göra. Därefter gick allt så fort att jag inte längre är säker på att jag minns exakt vad som hände. I sista stund fick Pekka tag i rorkulen och

girade innan vi seglade rakt in i lastpråmen på vars utstida vi skulle lägga till. *Sula*, som katamaranen hette, rammade ändå pråmen med ett brak. Jag snubblade till, men fick fatt i en lina, gjorde fast och gick sedan akteröver och stängde av motorn. Vad Pekka gjorde under tiden vet jag inte, men när jag reste mig stod kajutadörren öppen. Samtidigt såg jag två bilar köra upp på kajen, en polisbil och bilen som jag hade sett på parkeringsplatsen. I nästa ögonblick stod fyra uniformerade män på andra sidan pråmen.

Jag stack in huvudet genom kajutadörren.

– Det är tullen, sa jag till Pekka. Och polisen.

Han rusade upp, men jag hade hunnit se honom sitta och hålla om sin kvinna som satt med huvudet nedböjt och grät.

Pekka tittade först på kvinnan och sedan på mig. Jag kände att jag blev bedömd, utvärderad. Efter en kort stund vände sig Pekka om, öppnade luckan till ett skåp vars existens ingen hade kunnat ana och tog sedan fram ett föremål inpackat i brunt omslagspapper.

– Ta det här! sa han. Gå!

När jag tvekade, fortsatte han hastigt.

– Du måste. Jag orkar inte längre. Gå ut och tala om att du inte har något med oss att göra, att du bara ville hjälpa till.

Återigen samma brännande blick. Utan en tanke stoppade jag på mig paketet och vände mig om för att gå. Ännu en gång grep han tag i min arm och klämde så hårt att det gjorde ont.

– Den keltiska ringen, sa han bara. Jag litar på dig. Jag måste lita på någon.

Alltihop hade inte tagit mer än någon minut. Jag klättrade upp på pråmen och gick i land. Jag fångades genast in av en polisman, medan de andra gick ombord i *Sula*. Polismannen frågade vem jag var, och jag talade om att jag bara hade hjälpt till att förtöja *Sula*, att jag bodde på *Rustica* och att han kunde fråga hamnkaptenen om han ville få det bekräftat. Samtidigt hörde jag en av tullarna säga i walkie-talkien att "de hade fått kontakt" och att "det var en finländare och en svensk".

Jag kände misstänksamheten i polismannens granskande blick. Det var förstås naturligt i den situation jag befann mig. Jag ångrade att jag hade sagt att jag "bodde" i en båt i hamnen. Det

var knappast något som gjorde mig mer trovärdig. Det var det så många andra som hade svårt att tro. Men kanske blev jag mer övertygande när jag gav honom min tidigare officiella danska adress: Oehlenschlägersgade 77, andra dörren till vänster. En sådan adress kunde en svensk inte hitta på utan vidare. När jag gick påstod polismannen att de hade kallats dit därför att båten hade seglat utan lanternor.

– Det får man ju inte, sa han, och bad mig sedan att gå därifrån.

Det gjorde jag också, men innan jag gick vände jag mig om och såg Pekka stå i sittbrunnen omgiven av tre uniformerade män. Han lyfte armen igen, för tredje gången. Men det såg ut som om han kunde lyfta den högre nu, som om den inte längre vägde så tungt.

Det var det sista jag någonsin såg av Pekka.

7.2.KROATISKA ÖVERSÄTTNINGAR

7.2.1. Nautički turizam – usporedba hrvatskih i švedskih mogućnosti

7. Analiza

Kao što se može zaključiti prema izvješću Švedske agencije za gospodarski i regionalni razvoj iz 2008. godine, turizam i slobodno vrijeme dobivaju sve veće značenje tijekom 21. stoljeća. Lück (2007) ističe da su danas turizam i rekreacija u područjima marina jedan od najatraktivnijih privlačnih snaga unutar turizma. Raznolikost aktivnosti unutar tih područja također je stabilna. Derksen (2007) objašnjava kako postoji poteškoća u definiranju pojma nautički turizam jer se definira ovisno o lokaciji i pozadinskom znanju. Lück (2007) naglašava da se pojam često slaže sa značenjem pomorskog turizma.

Danas je održivi razvoj aktualna tema koja je neophodna kako bi se preuzela odgovornost za opstanak budućih generacija. Među dionicima turizma postoji volja da se stvori održivi razvoj, a posebno je važno težiti održivosti u obalnim i morskim područjima, gdje je prema Ankréu (2007) okoliš izrazito osjetljiv. Slijedeći rastuću popularnost turizma u morskoj okolini, Lück (2007) smatra da se povećao pritisak na obalu. Hall (2005) tvrdi da iako ljudi znaju o utjecaju turizma teško im je doista razumjeti vezu između utjecaja na okoliš i međudjelovanje turizma i okoliša. Da bi se moglo započeti s održivim razvojem, Zavod za školstvo (2004) i Zavod za zaštitu prirode (2009) smatraju da je prijeko potrebna usklađenost tri aspekta; ekonomski, ekološki i društveni. Međutim Lück (2007) napominje kako je teško biti oprezan kada svi dionici teže za vlastitim dobitkom. Pošto se nautički turizam odvija na granici vode i kopna, Lück smatra da ovisi o pratećoj infrastrukturi, gdje se voda smatra odlučujućim i osnovnim faktorom za ovaj oblik turizma. U raspravi oko održivosti, Lück naglašava da se mora uzeti u obzir kako nije samo turistička industrija odgovorna za uništavanje okoliša, jer i mnoge druge industrije sudjeluju u utjecaju na okoliš.

7.1. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj

Za Hrvatsku koja je smještena na jadranskoj obali nautičke su aktivnosti, prema Apostolopoulosu i dr. (2001), dovele do porasta turizma prije svega na obali. Marija Baković iz Hrvatske turističke zajednice kaže u intervjuu da potražnja za nautičkim aktivnostima raste od 2006., a aktivnosti koje su danas najpopularnije su najam jahti i regate. Baković nastavlja da je došlo i do povećanja krstarenja, što je pridonijelo da posjetitelji dulje ostanu u destinaciji. Jedan od čimbenika za razvoj nautičkog turizma Baković smatra da je izgradnja marina. Apostolopoulos i drugi (2001) tvrde da je Hrvatska u zadnjih 10 godina ponovno dobila priznanje kao popularna destinacija, a broj je turista dostigao predratne razine.

Kao rezultat hrvatskog ulaganja i bogate mreže luka i marina, Klarić (1991) objašnjava da je Hrvatska dobila međunarodno priznanje kao nautička destinacija. Baković u intervjuu spominje da je porast potražnje za nautičkim aktivnostima doveo do daljnjeg razvoja ovog oblika turizma. Za otoke uz obalu, porast nautičkog turizma oslabio je iseljavanje s otoka i pridonio povećanom broju turista, raznovrsnijoj ponudi i povećanju prihoda.

Baković uviđa da su se pojavili sukobi među ekonomskim, ekološkim i društvenim faktorima unutar turizma u Hrvatskoj. Iako turizam istovremeno pridonosi boljem ekonomskom životnom standardu na otocima, postoji strah da preveliki porast turizma može imati veliki utjecaj na okoliš otoka. Kao što ističe Švedska agencija za ekonomski i regionalni razvoj (2004a), dionici moraju raditi na povećanju zaposlenosti kako bi se postigao održivi gospodarski rast, dok se istodobno ekološka razmišljanja u skladu sa Zavodom za školstvo (2009) moraju uzeti u obzir kako bi se preuzela odgovornost za buduću opstanak. Hall (2005) tvrdi da djelatnosti poput ribolova, brodova na vezu, sidrenja i ronjenja utječu na

okoliš u obalnom i otočnom području. Ascencao i drugi (2008) smatraju da iako postoji volja među turističkim dionicima da razmišljaju iz ekonomske, ekološke i društvene perspektive, teško je postići ravnotežu između ove tri. Postoji ili usredotočenost na očuvanje i zaštitu ili obnova i društvene prednosti u obliku povećanog zapošljavanja i turističkih dolazaka.

Kako bi se smanjile štete koje nautičke aktivnosti mogu prouzročiti, Baković u intervjuu ističe da turistički dionici u Hrvatskoj rade na regulaciji i obrazovanju kako bi se postigla usklađenost među ekonomskim, ekološkim i društvenim aspektima. Hrvatska čak sudjeluje u programu Plava zastava, ekološkom programu za zaštitu okoliša mora, obala, plaža i marina. Plava zastava simbolizira očuvan, siguran i atraktivan okoliš koji je pogodan za odmor, zabavu i rekreaciju te teži održivom razvoju unutar turizma.

Ako destinacija nosi plavu zastavu, to je jamstvo visoke kvalitete, čiste morske vode i obale kao i plaže s visokom kvalitetom usluge. Baković smatra da se to može iskoristiti u marketinške svrhe.

Derksen (2007) upućuje da je Ministarstvo za more, turizam, transport i razvoj razvilo strategiju za nautički turizam. Strategija se fokusira na očuvanje resursa i razvoj nautičkog turizma u najpoznatiji oblik turizma u Hrvatskoj. Baković kaže da su danas planovi za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj izgradnja luka za mega jahte. To će biti luksuzne marine u kojima će se obnoviti recepcije i apartmani. Gradit će se i šoping centri, spa centri itd.

7.2. Švedski preduvjeti za pomorski/nautički turizam

Prema Švedskoj agenciji za ekonomski i regionalni razvoj (2008) turistički je sektor jedan od nekoliko industrija koja se trenutno povećava u Švedskoj. Švedska kao turistička destinacija ima dobre mogućnosti za razvoj turizma, ali ih loše iskorištava, tvrdi Stenström (2009). Švedski poslovni časopis *Affärsvärlden* (1998) ustanovio je da Šveđani u većoj mjeri radije odabiru biti turisti u inozemstvu nego ostati u Švedskoj. Isto tako Ruin (2007) napominje da je deset godina kasnije trend jednak. Danas najviše raste inozemni turizam. Stenström (2009) tvrdi da će se taj trend preokrenuti s trenutnom financijskom krizom, a to znači da će Šveđani u sve većoj mjeri provoditi godišnji odmor u Švedskoj.

Prema Švedskoj turističkoj zajednici¹⁸ (2005), destinacije u Švedskoj koje privlače najviše posjetitelja nude kupališta i skijališta, uz pripadajuće objekte.

Švedska ima brojne arhipelage koje Hedensteirna (1990) naziva "izvornim" otočjima jer su bili prekriveni ledenom kapom i sastoje se od primarnog stijenskog temelja. Samo je nekoliko otočnih krajolika u svijetu koji ispunjavaju kriterije izvornog otočja, a kojem pripada i švedsko otočje. Prema Hedenstiernu to je pomoglo u stvaranju međunarodnog interesa za njih.

Voditelj turizma i marketinga u Društvu prijatelja švedskog otočja, Mats Wåhlin, izjavio je u intervjuu kako je švedsko otočje ovisno o turizmu da bi se nastavio rad, posebno tvrtke. Wåhlin nastavlja kako je turistička sezona u arhipelagu kratka i ovisna o vremenu te je zbog toga teško pronaći dionike koji se usude investirati u turističke djelatnosti. U intervjuu sa Cecilijom Grape iz *Visit Skärgårdena*, navodi se kako *Visit Skärgården* radi na pokušaju produljenja turističke sezone kako bi se turisti privukli i tijekom jeseni i zime. Grape nastavlja da bi to koristilo poduzetnicima i dionicima jer bi mogli duže ostati otvoreni.

¹⁸ državno tijelo zaduženo za strategiju, statistiku i usklađivanje unutar turizma Švedske koje je djelovalo od 1995. do 2006. godine - <http://www.wikiwand.com/sv/Turistdelegationen>

Bohlin i Elbe (2007) upućuju da ako bi jedna destinacija konkurirala drugoj destinaciji, obje se moraju stalno razvijati. U vezi razvoja, Bohlin i Elbe utvrđuju kako će se pojaviti sukobi između ekonomskih, ekoloških i društvenih faktora. Wåhlin kaže da je on doživio konflikt među ta tri aspekta, ali da se okoliš može zanemariti kada zabava nadoknadi negativnosti, dok u intervjuu s Grapeom iz *Visit Skärgårderna* navodi da nema nikakvih izravnih sukoba između ova tri aspekta. Grepe eventualno padaju na pamet transportni brodovi koji prometuju arhipelagom, ali to prema njoj nema veze s razvojem turizma u arhipelagu.

7.2.1. Stokholmski arhipelag

Stokholmski je arhipelag prema Destination Stockholms skärgård (2009) jedan od svjetskih najvećih arhipelaga. Roupé (2005) navodi kako je arhipelag dugo bio popularna turistička destinacija i za stanovnike Stockholma i za posjetitelje iz ostatka Švedske. U intervjuu s Grape utvrdilo se kako su stanovnici metropolitanskog područja Stockholma i obitelji s djecom najveća ciljana skupina.

Ek i Hultman (2007) te Wåhlin iz Društva prijatelja švedskog otočja izjavili su da tijekom ljetne sezone arhipelag okupiraju vikendaši, brodicama i dnevni posjetitelji. Grape kaže da turisti dolaze u arhipelag ponajprije kako bi "izašli i zabavljali se", ali da ih privlače aktivnostima poput iznajmljivanja brodica, jedrenja, kajaka i ribolova. Te su aktivnosti, prema Wåhlinu, ponuđene aktivnosti u Stokholmskom arhipelagu, ali i turističko obilaženje otocima, vođenje ribolova te aktivnosti na kopnu koji prema Grape mogu biti mini golf, posjet životinjama, pješčenje te plivanje. Prema Eku i Hultmanu (2007) oni također dobivaju najviše prostora u marketingu arhipelaga. Unatoč tome, Wåhlin ističe da su danas brodske aktivnosti najpopularnije aktivnosti u arhipelagu.

Ankré (2007) objašnjava da je kroz popularnost arhipelaga i obalnog krajolika stvoren interes zainteresiranih strana za razvoj turizma, a istodobno se mora uzeti u obzir životinjski i biljni svijet koji tamo postoji. Ankré ističe da postoji problem između očuvanih prirodnih i kulturnih vrijednosti te razvoja turizma u arhipelazima i obalnim krajolicima. Grape kaže da nisu doživjeli nikakav direktan utjecaj na okoliš, dok Wåhlin smatra da turizam utječe na okolicu budući da više posjetitelja rezultira većim prihodima, ali to također uzrokuje povećanje troškova i opterećenje na prirodu.

Prema Švedskoj agenciji za ekonomski i regionalni razvoj (2004b), u Švedskoj postoje mnoge regulative koje se odnose na okoliš i razvoj obalnih i morskih područja, na što Wåhlin kaže da Društvo prijatelja švedskog otočja s dotičnim vlastima ima različite instrumente politike s kojima rade, što rezultira time da sukobi među različitim zainteresiranim stranama ne budu tako veliki.

7.3. Mogućnosti razvoja

Bohlin i Elbe (2007) naglašavaju da sve destinacije imaju ograničen očekivani vijek trajanja u kojem prolaze kroz četiri faze, a da bi destinacija i dalje privlačila turiste, razvoj se mora odvijati kontinuirano. Kada destinacija dođe u fazu stagniranja, to može biti posljednja faza jer se ona više ne smatra „istinskom/izvornom“ ili je razvoj zaustavljen. Tada se razvoj mora dogoditi kako se destinacija ne bi našla u zalaznoj fazi jer su destinacije do ovog trenutka često razvile ovisnost o turizmu. Bohlin i Elbe napominju dvije različite opcije koje se mogu primijeniti na razvoj destinacije, a to su obnova proizvoda kroz umjetne atrakcije ili obnova proizvoda kroz valorizaciju prirodnih resursa. Kotler (2006) razmatra brojne strategije kako se može provesti razvoj proizvoda, a najčešće je poboljšanje već postojećih proizvoda. Ali pronalaženje dodatka postojećim proizvodima ili okretanje novim tržištima i segmentima strategije su koje se mogu koristiti za praćenje postojeće potražnje na tržištu. Prema Bohlin i Elbe (2007), u turističkoj se industriji proizvodi većinom sastoje od usluga čiji je cilj popunjavanje određene funkcije ili zadovoljavanje potreba.

Zadatak je destinacije posredovati ponudu aktivnosti koji su dostupni na licu mjesta. Bohlin i Elbe (2007) nadalje ističu da kako bi se neko mjesto nazvalo destinacijom, moraju postojati atrakcije, infrastruktura i uslužne značajke koje omogućuju boravak u destinaciji. Matsson i drugi (2008) također tvrde da su te značajke, kao i posredne mogućnosti i atrakcije, potrebne za razvoj destinacije. Bohlin i Elbe objašnjavaju da Stokholmski arhipelag ima poseban društveni dizajn koji se sastoji od tradicionalne poljoprivredne i ribolovne kulture. Da bi se Stokholmski arhipelag održavao kao destinacija, potrebna je funkcionalna infrastruktura koja se neprekidno održava, objašnjava Wåhlin, a rad se u arhipelagu odvija oko toga, između ostalog nudeći mogućnosti stanovanja i funkcionalnih luka. Osnovne usluge kao na primjer dostupnost policije, vatrogasaca i postojanje mogućnosti školovanja, Matsson i drugi (2008) smatraju važnim aspektima za posjetitelje kako bi se osjećali sigurno i ugodno u destinaciji.

Atrakcije i aktivnosti privlače posjetitelje u destinaciju i to može, između ostalog, doprinijeti stvaranju ili jačanju imidža destinacije, smatraju Matsson i drugi (2008). Bohlin i Elbe (2007) objašnjavaju da se svaka aktivnosti sastoji od temeljne aktivnosti, a kako bi se privuklo turiste da se bave upravo tim aktivnostima, dobar su pristup razne popratne usluge. To može pridonijeti boljem iskustvu te da se aktivnost izdvaja od većine pa se tako može privući posjetitelje da odaberu svoju aktivnost i destinaciju ispred drugih koji imaju sličnu ponudu. Bohlin i Elbe (2007) to nazivaju posrednim prilikama. Ankré (2007) utvrđuje da su obalne destinacije, koje su pri vrhu, stvorile nove aktivnosti i mjesta kroz tehnološki razvoj. Bohlin i Elbe (2007) vide razvoj turizma često kao priliku za stvaranje novih radnih mjesta i preokretanje negativnih razvojnih trendova u nekom mjestu, posebice u ruralnim područjima.

Ek i Hultman (2007) kažu da sve više i više domova postaju vikendice. Jedan od čimbenika jest da su porasle cijene kuća u središnjim dijelovima destinacije, a da su komunikacije i usluge postale sve lošije, što stanovnicima otežava ostanak.

U intervjuu s Wåhlin iz Društva prijatelja švedskog otočja, ističe se da su i za turiste koji provode odmor u arhipelagu cijene visoke te da je standard smještaja često nizak, gdje su kreveti na kat i kompostni toaleti. Bohlin i Elbe (2007) ističu da bi se moglo djelovati protiv takvog trenda, arhipelag se kao destinacija stalno mora razvijati. Wåhlin kaže da Društvo prijatelja švedskog otočja radi na razvoju kroz poboljšanje signalizacije, razvoju informacija i sličnog kako bi se podigao standard. Iako Grape iz Visit Skärgårderna uviđa da je potreban razvoj te da Visit Skärgården više radi na promidžbi arhipelaga kako bi ljudi bili svjesni koliko je arhipelag dostupan, također bi trebali izraditi dvojezičnu web stranicu, na švedskom i engleskom, kako bi se stavili na međunarodnu razinu i dosegli šire tržište.

Prema Bohlin i Elbi (2007) postoji snažan imidž oko arhipelaga i ta je slika jako urezana u ljudsku svijest kroz masovne medije, marketing i slično. Bohlin i Elba smatraju da to pridonosi problemima za razvoj turističkih aktivnosti u području arhipelaga, jer povećani turistički priljev i objekti za aktivnosti mogu uništiti sliku arhipelaga kao netaknutog i idiličnog mjesta. Prema Grape, primijećena je nevoljkost lokalnog stanovništva za razvoj turizma, jer ne žele više turista u arhipelagu tijekom razdoblja kada ih je već ionako mnogo. Istovremeno, razvoj turističkih ulaganja može biti preduvjet za atrakcijsku snagu destinacije. Wåhlin je izjavio da vjeruje kako ulaganje u nautički turizam može biti problematično zbog kratke turističke sezone, ali unatoč tome vidi mogućnosti, prije svega u razvoju već postojećih ponuda nautičkih aktivnosti, i vjeruje da upravo one tvrtke koje već imaju turističke djelatnosti s izgrađenom mrežom korisnika trebaju u njih ulagati. Grape se slaže s Wåhlinom da se razvijaju već postojeće aktivnosti te da se čak ponudi bolja usluga i održavaju aktivnosti otvorene na duže razdoblje.

8. Zaključak

Cilj ovog rada bio je istražiti kako se nautički turizam razvio u Hrvatskoj, a zatim vidjeti kakvu je ulogu imao unutar turističke grane gospodarstva. Drugi je cilj bio vidjeti može li se razvoj ovog oblika turizma

dogoditi u Švedskoj kroz znanje o hrvatskom razvoju unutar ove vrste turizma. Kroz intervjuje koje smo napravili te ono što smo vidjeli iz prethodnih studija i teorija možemo izvući sljedeće zaključke:

U našem istraživanju ustanovili da su u Hrvatskoj napravljena velika ulaganja u nautički turizam, a njihov položaj i klima pridonose dobrim preduvjetima za rad unutar ovog oblika turizma te njegovom razvoju.

Hrvatska je bila prisiljena nakon rata poduzeti mjere da se vrati kao popularna turistička destinacija. Može se zaključiti da je ulaganje u nautički turizam bilo uspješno jer se danas može vidjeti da je turizam narastao na iste brojke kao i prije rata.

Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj pridonio je:

- Povećanom turističkom priljevu u zemlji
- Smanjenju iseljavanja s otočja
- Povećala se ponuda aktivnosti i prihoda na otocima
- Hrvatska je danas uzor za razvoj ovog oblika turizma
- Izgrađene su nove luke i u vezi s njima, razvijene su uslužne djelatnosti koje su pridonijele povećanju zaposlenosti stanovništva

U tijeku je daljnji razvoj, gdje se sada ulaže u izgradnju luksuznih marina za mega jahte. Daljnjim razvojem i ulaganjem cilja se određeni tržišni segment, na one s velikim kapitalom.

Zbog toga što je turizam jedan od najvećih industrija u svijetu, potreban je stalni razvoj usluga i aktivnosti te razvoj destinacija kako bi mogle konkurirati drugim destinacijama. Pokazalo se da se turizam suočava s dilemom razvoja ili očuvanja. To je osobito vidljivo u otočnim područjima jer je stvoren snažan imidž otoka kao mirnog i idiličnog mjesta, te bi prevelik razvoj mogao pridonijeti uništenju ove slike. Kao što spominju Bohlin i Elbe (2007), sve destinacije prolaze kroz životni ciklus i kako ne bi završili u zalaznoj fazi, potrebno je poduzeti određene mjere. Kao što se može vidjeti iz studije, stokholmski je arhipelag stvorio ovisnost o turizmu. Da bi usluge i radna mjesta ostali u arhipelagu, industrija turizma čimbenik je koji doprinosi mogućnostima lokalnog stanovništva da ostane živjeti u arhipelagu. Već postoje naznake iseljavanja iz arhipelaga te pretvaranje kuća u vikendice. To pojačava argument za daljnji razvoj turizma u arhipelagu, ali u isto vrijeme mora biti u skladu s postavljenom slikom koja se ustalila, jer je to glavni razlog za posjetitelje koji borave u arhipelagu.

Vidjeli smo da je jedan od problema marketing arhipelaga, dijelom zbog toga što je prikaz arhipelaga zastario te marketing aktivnosti vezanih uz vodu nije toliko naglašen, iako su upravo te aktivnosti najpopularnije. Marketing aktivnosti u mjestu ograničen je i dnevnim je posjetiteljima teško pronaći druge aktivnosti osim kupanja ako nisu potražili informacije prije putovanja. Zaključak koji možemo izvući je da je za privlačenje novih turista i njihovo vraćanje važno poboljšanje marketinga na samome mjestu.

Iz studije se može iščitati kako je održivi razvoj neizbježan da bi se ovaj oblik turizma nastavio. Turistički je sektor jedan od najvećih krivaca, a okoliš, životinjski i biljni svijet iznimno su osjetljivi u obalnim i otočnim područjima. Kao što se moglo vidjeti iz rada, turizam u švedskom arhipelagu nije jednako mnogo utjecao na okoliš kao u Hrvatskoj, što ovisi o tome da su razvoj i turistički priljev u Hrvatskoj znatno veći. U Švedskoj se problemi koji se pojavljuju mogu riješiti, ali se ipak moraju razmotriti za buduće djelatnosti. Kao što vidimo, usklađenost između ekonomskih, ekoloških i društvenih faktora ključna je za održivi razvoj.

Danas već postoje aktivnosti nautičkog turizma u Stokholmskom arhipelagu, ali u manjoj mjeri. Na temelju našeg istraživanja smatramo da Švedska ne može razviti ovaj oblik u jednako velikoj mjeri kao

Hrvatska. Uzroci tome su razni, među kojima su razlike u klimi, vremenu, a zbog tih klimatskih razlika Švedska ima kraću ljetnu sezonu, ali i imidža. Manja se ulaganja mogu primijeniti kroz:

- podizanje usluga i standarda u arhipelagu, uključujući i bolji smještaj
- držanje dulje otvorenih djelatnosti, smještaja i sličnog kako bi se produžila sezona
- razvoj i marketing već postojećih nautičkih aktivnosti
- pronalazak nove nautičke aktivnosti unutar već postojećih proizvodnih područja, kao na primjer ruta za ronjenje na dah, koja je otvorena u ljeto 2009.

Osnivanje ustanove *Visit Skärgården* samo po sebi je razvoj koji je doprinio arhipelagu da danas bude više dostupniji javnosti.

7.2.2. Keltski prsten

2

Grad je još uvijek bio mračan kada sam se vraćao prema luci kroz Dragør. Moji su koraci samotno odjekivali kaldrmom, a hodanje uskim ulicama između žutih i niskih kuća slamnatih krovova obično je bilo ravno pravoj idili. Kroz prozore u prizemlju moglo se vidjeti ravno u udobnost doma. Upravo se dogodilo nešto sablasno i strano. Lojanica koja bi tu i tamo zatreperila, borila se nejednakom borbom protiv zbijene tame.

Prošao sam pokraj *Rustice* i nastavio prema kraju pristaništa. Vjetar je i dalje puhao dovoljno snažno da otkine vrhove valova i pretvori ih kao da su srebrne trake. Ali učinilo se da naleti vjetra gube snagu. Daleko na Öresundu moglo se vidjeti treperenje svjetionika i svjetlećih plutača – svjetionik Drogden, Nordre Röse, Flinten i otok Oskarsgrund. Avion koji je slijetao na aerodrom, upalio je reflektore, koji su bacili tračak svjetlosti sve do pristaništa gdje sam stajao. Po sredini tračka svjetlosti teretni je brod prošao prema sjeveru. To je bio razlog zašto sam odabrao Dragør za zimsku luku. Svaki put kada bih ugledao brod koji prolazi ili uzlijetanje aviona, podsjetilo bi me na svijet.

Kada sam se vratio u *Rusticu*, još uvijek sam se pitao zašto je MacDuffu bilo toliko stalo pronaći Pekku. Nisam želio razmišljati zašto je MacDuff putovao sve do Dragøra samo zato jer je Pekka imao na brodu Škotkinju. Ali nisam došao do drugog objašnjenja. Barem sam bio siguran da MacDuff skriva prave razloge zašto se nalazi u Danskoj.

Bilo je toplo i udobno u kabini *Rustice*. Stajao sam trenutak u mraku prije nego li sam upalio petrolejsku svjetiljku. Na krovu kabine odsjaji plamena poigravali su se iz male rupice na ploču za kuhanje. Rupica je služila da bi se lako vidjelo gori li peć, ali je ja nikad nisam koristio. Da bih zna je li potrebno čišćenje, trebao sam samo gledati odsjaje plamena na stropu.

Uopće nije bilo potrebno brinuti se zbog topline. Peć je bila stara tradicionalna dizelska, istog tipa kojeg su ribari koristili prije više od pedeset godina. Struja nije bila potrebna, niti je imala fitilj koji bi se mogao zamijeniti. Na dnu su se nalazila dva metalna prstena plamenika, a opskrba dizelom regulirala se jednim regulatorom. Bila je to provjerena konstrukcija koja nikad nije iznevjerila. Četiri zime za redom grijala je *Rusticu*, a da se nije moralo napraviti ništa drugo osim čišćenja čađe jednom u dva mjeseca.

Peć je postala dio broda i bilo bi ju lako uzeti za gotovo. Ali ja sam ju često gledao s nekom vrstom zahvalnosti jer je učinila moj način života mogućim i mogao sam se pouzdati u

nju u svim vremenskim uvjetima i pri različitim udarima vjetra. Osim toga, sa svojim poliranim nehrđajućim čelikom i oblom formom, bila je ukras u salonu *Rustice*.

Iste sam osjećaje imao za svoju petrolejsku svjetiljku marke Stelton koja je visjela na stropu iznad stola. Kao i peć bila je čvrsta, lijepa i funkcionalna. Dizajn je bio moderan i imala je pouzdan plamenik mnogo godina. Kada je fitilj bio odvrnut, svjetiljka je davala jednako mnogo svjetla kao i žarulja od 40 vati. Usput sam dobio i 700 vati topline.

Na lijevom boku broda objesio sam svoje prijenosno kuhalo s dva plamenika u bijelom emajlu, koji je također stariji model koji se više ne može nabaviti. Grijalo se na alkohol, stoga se plamenik rijetko trebao čistiti od čađe. Noviji modeli radili su na petrolej, teško su se čistili i trebalo se na njih paziti kao na dijete.

Sve u svemu, dobro sam odabrao. Imao sam i sreće s brodom, *Rustler 31* kojeg sam rabljenog kupio u Barsebäcku, od svih mjesta. Bio je dug 31 stopu, duge kobilice široke 9 stopa i snažne izgradnje engleskog Anstey Yachta. Imao je sve poželjne kvalitete za jedrenje koje dobro izgrađene duge kobilice obično imaju, osim brzine. Uređenje je bilo tradicionalno. Čajna kuhinja na lijevom boku broda, navigacijski i radni stol na desnom boku, zatim dva ležaja, ormar i wc jedan nasuprot drugom i pramčani pik, moja spavaća soba. Za promjenu je unutarnje uređenje bilo u jasenu, umjesto tamne tikovine koja je inače bila uobičajena. Prije nego što sam se zauvijek uselio na brod, nisam nikada mogao naslutiti koliko mnogo svjetlost znači. Ljeti je tikovina sigurno topla i privlačna vrsta drva, ali u kišnim studenim poslijepodnevim shvati se vrijednost bijelo obojane brodske pregrade i svijetlih ormarića.

Postupno sam razvio rutinu. Kada bih došao na brod, prvo bih pogledao peć i napunio dizelom ukoliko je bilo potrebno. Zatim bih skinuo staklo s petrolejke i ravnomjerno podrezao fitilj prije nego što bih ga zapalio. Potrajalo bi neko vrijeme prije nego što bi prvi plavkasti plamen bacio svoje nježno svjetlo na kabinu *Rustice* i dao svjetlom drvu zlatni sjaj. Pristavio bih vodu za kavu na peći i izvadio termosicu. Poslije toga bih maknuo aktovku, koliko god sam daleko mogao, i napravio nešto za jelo.

Kada je kava bila gotova, legao bih u ležaj na desnom boku broda, i oslonjen na jastuk, čitao. Svakodnevnice sam večeri rijetko provodio na brodu, osim možda u proljeće i ljeto kada su večeri bile vedre i blage. Moj je jedini društveni problem bio tijekom ljetnih mjeseci. Većina nautičara živjela je za praznike i mnogi su pokušali nadoknaditi ljudski kontakt koji im je nedostajao kroz ostatak godine. Osobe koje nikada nisu pozdravljale svoje susjede kod kuće, dobile su u luci neodoljivu želju za uspostavljanje kontakta i upoznavanje novih ljudi. U proljeće, kada se sve više i više brodova počelo pojavljivati oko *Rustice*, često mi je nedostajala

zimski samoća i slobodni horizonti. Ništa nije davalo takav mir duši kao samotne večeri na brodu usred zime s galebovima, vjetrovom i valovima kao jedinim društvom.

No večeras kao da se nije željela pojaviti mirna atmosfera. Biti nemiran na brodu je k tome dvostruko uznemirujuće. Ljeti uznemirenost nije teško izliječiti – digno se sidro i plovi. Ali zimi? Ne može se kao sablast hodati uokolo; to bi bila šetnja tri metra u jednom smjeru i isto toliko u drugom, povrhu svega pognute glave ako je nizak strop. Biti nemiran na brodu teška je bolest i zato svi mornari mrze bonacu, često i više od oluje. Ako se uznemirenost čovjeku prišulja za bonace, tome nema poznatog lijeka.

Ove sam se večeri pokušao izliječiti peljarima i pomorskim kartama britanskog admiralteta. Tijekom godina skupio sam ih mnogo i mogao sam sanjati o jedrenju na gotovo svim oceanima na Zemlji. U peljarima se moglo naučiti o vjetrovima i strujama, lukama i sidrištima, plovnim putevima i oštrim grebenima opisanih u svjetlu od nekoliko stotina godina iskustva.

Uzeo sam peljar za Sjevernu Škotsku, NP 52, i čitao o olujnim vrtlozima u Pentland Firthu. Nisam shvatio kako ih je Pekka mogao preživjeti. Usred tjesnaca u najjačoj oluji nalazio se i otok Stroma. Činilo se da nema prirodnu luku, niti zaljev u kojem se može usidriti, a plima se pokraj otočnih litica kretala brzinom i do deset čvorova, brže nego što bi većina jedrilica mogla jedriti. Mogao sam si živopisno zamisliti vodu koja ključa, jezera koja su se raspršila uokolo i okomite valove visine do nekoliko metara, u svim oblicima, koji su se pojavljivali niotkud i nestajali jednakom brzinom, ali su ipak tijekom svog kratkog života mogli uzrokovati potonuće čamca i gubitak ljudskih života.

Moralo je biti oko jedan sat u noći kada sam čuo zvuk klepetavog izvanbrodskog motora. Vjetar se malo smirio, a između krpa koje su treperile poput oblaka, mogao sam vidjeti pojedine zvijezde i povremeno mjesec koji je vodi dao sjaj. Dragør je i dalje bio u mraku, ali mjesečina je bacala slabo svijetlo.

Klopot iz motora sve se više približavao i postajao sve glasniji. Ustao sam i pogledao kroz ventil lijevog boka broda. Nekoliko je dragørskih amaterskih ribiča imalo izvanbrodske motore, ali ih nikad nisam vidio da izlaze tako kasno niti po takvom vremenu. Nisu se pojavili fenjeri iznad lukobrana i sjećam se da sam pomislio da ne može biti neka jedrilica ili ribarski brod.

Tek kad je nepoznati noćni posjetitelj došao iza vrha mola, usred zrake mjesečine koja kao da je bila putokaz za uplovljavanje u luku, vidio sam što je to. Katamaran.

Na trenutak sam se premišljao da li da ugasm petrolejku, kako bih bolje vidio ili se učinio nevidljivim. Obje želje bile su jednako jake. Ako je to bio Pekka – jer tko bi to drugi mogao biti – osjećao sam se prisiljenim da mu ispričam o MacDuffu. Bilo je neizbježno, iako mi je nešto govorilo da upravo to ne bih trebao učiniti.

S druge strane, Pekka je izašao u loše vrijeme i zasigurno bi bio zahvalan za dobivenu pomoć pri vezivanju broda i poziv na šalicu vruće kave u toplu kabinu *Rustice*. Mora da je bio promrzao i iscrpljen ako je prešao kroz Öresund – što sam pretpostavio prema onome što mi je MacDuff ispričao – protiv jakog južnog vjetra na granici s olujom, samo da bi kasnije uplovio u mračnu luku i grad bez svijetla.

Možda je upravo to, čega sam ubrzo postao svjestan, razlog što je upravljao prema *Rustici* – svjetlo koje je treperilo iz njezinih ventila bila je jedino što se moglo pratiti kada je mjesec nestao iza oblaka.

Zaustavio se odmah iza *Rustice* koja je stajala privezana za dva drvena stupa na krmi broda. Brod je uhvatio bočni vjetar i nosio ga do stupova, udarajući u njih bez da je kapetan broda mario. Stajao je ukočeno i široko postavljenih nogu u kapetanskoj kabini, rukom na rudu kormila, i zagledan u *Rusticu*. Vidio sam da su se njegove usne pomicala i pretpostavio sam da viče, ali ništa se nije čulo od motora i huka vjetra na palubu broda.

Pogledao sam posljednji put prije nego što sam otvorio vrata. Na glavi je nosio krznenu kapuljaču koja je zaklanjala njegovo lice, usta i oči, koje su nalikovale dvjema crnim rupama u mraku.

Vjetar me odbacio čim sam provirio glavom kroz vrata. Pekka, tada sam već bio uvjeren da je to on, slabašno je podignuo ruku da pozdravi. Odgovorio sam gestom.

–Trebam struju – viknuo je na jasnem finsko-švedskom.

Glas mu je bio umoran i napuknut.

– Znaš li gdje mogu dobiti struju? Treba mi.

Pokazao sam na suprotnu stranu luke. Sâm nisam imao struje nekoliko tjedana zbog poplave kada su svi molovi bili pod vodom, ali ako bude imao sreće, bilo je struje na drugoj strani mosta. Podignuo je ruku u znak zahvalnosti, ali jedva da je došla u visinu struka. Kada se sagnuo da ubaci u brzinu, skoro je pao. Nije se mu bilo stalo da ode ili odustane kako bi se maknuo od stupova. Samo je dodao gas. Čuo se oštar zvuk kada je trup pritisnuo drvo trenutak prije nego se brod otisnuo na otvoreno more.

Bilo je jasno da je Pekki trebala pomoć. Kada sam zatim vidio da je pogrešno shvatio smjer u kojem sam mu pokazao i da je ondje pristao, odlučio sam. Moje vrijeme ili moja

uznemirenost nisu tako dragocjeni. K tome, iznenada sam se sjetio da sam mu zaboravio reći da nema struje u cijelom Dragøru.

Obukao sam kabanicu i šetao lukom. Na parkiralištu uz hotel Strand stajao je automobil s upaljenim parkirališnim svjetlima. Jedna je osoba sjedila u automobilu, a druga je vani stajala i razgovarala na voki tokiju. Da nije bilo radi Pekke, sigurno bih se pitao što oni rade ondje usred noći, u mraku crnom kao ugljen. No ovoga puta, a moguće da je tako bilo najbolje, moja minula mašta nije imala vremena poigravati se svojim ludorijama.

Otišao sam do mola. Pekka je već bio na obali i na nestabilnim nogama tražio kontakt za struju.

Prišao sam mu i rekao da je vjerojatno pristao na nezgodnom mjestu. Uskoro se peljarski brod vraćao i tada će mu se naći na putu. Pogledao me, kao da me nije razumio. Ponovno sam pokazao dalje prema molovima za brodove.

Tada mu je sinulo. Zgrabio me za ruku.

–Hoćeš li mi pomoći? – rekao je.

Čvrsto me stisnuo, kako bi naglasio svoju molbu. Otišao sam s njim na brod. Vidio sam da se mora držati za rukohvat kako ne bi izgubio ravnotežu. Bio je poput boksača koji se podigao nakon nokauta.

–Odakle si došao? – upitao sam ga.

–Iz Anholta, odgovorio je kratko.

–Noćas?

–Da.

–Je li bilo teško?

Prvo nije odgovorio, ali nakon nekoliko trenutaka rekao je:

–Ne. Nije bilo teško. Nije bilo ni leda.

Ponovno je utihnuo, činilo se da razmišlja i zatim rekao:

–Imam ženu na brodu.

Kada je to rekao, činilo se da nije zvučalo drugačije nego da ima sidro ili neku drugu pokretnu opremu na brodu. Što mi je zapravo pokušao reći, ne znam. Možda da je bilo teško za nju.

Nagnuo se nad motor. Dakle to jest bio Pekka. I žena na brodu mora da je bila Škotkinja koju je pronašao na nekom od otoka i čiji je život riskirao. Žena koju je možda i ukrao ispred MacDuffovih očiju.

Pomaknuo sam brod od mola.

–Želiš li pivu? Vikao je kako bi nadglasao motor koji je ponovno bio u najvišoj brzini.

Potvrdno sam klimnuo, iako nisam želio. Pekka je nešto doviknuo u kabini. U sljedećem se trenutku pojavilo žensko lice i pogledalo me pogledom kao ispražnjenim od života. Nisam znao bih li trebao išta reći, ali pogled me uplašio toliko da sam ušutio. Nikad ranije nisam vidio takav ponor u očima. Lice je nestalo, ali žena se brzo vratila s dva piva koje je bez riječi stavila na ljestve. Nakon toga ponovno je nestala.

–Mary, reče Pekka kratko i pogleda prema ulazu u kabinu.

Uplovili smo u sljedeći lučki bazen. Ponovno sam pokazao, i ovaj put se učinilo da je Pekka shvatio gdje sam želio da priveže. Dodao je gas i ispružio ruku.

–Pekka, rekao je. Zovem se Pekka.

–Znam.

Trznuo se.

–Sreo sam MacDuffa.

Pekka je ustuknuo. Iznenada je nestao umor iz njegovih očiju. Umjesto toga vidio sam strah, nekontroliran strah.

–Gdje? – upitao je.

Rekao sam mu da ne znam gdje se MacDuff sada nalazi i da ga ne poznajem, nego sam ga pukim slučajem sreo i da je navodno, kako je rekao, krenuo prema sjeveru.

–Mislim da se MacDuff ne vraća ovamo, dodao sam.

Činilo se da je to smirilo Pekku, ali sam primijetio da je drhtao kada je na trenutak pustio rudo kormila i zatvorio vrata kabine. Ponovno me zgrabio za ruku, zagledao se u moje oči, bez tračka velikog umora kojeg sam maloprije vidio. Naprotiv, rijetko sam vidio nekoga tako koncentriranog. Kao da je pokušavao urezati svoj pogled u moje pamćenje.

–Važno je, reče. Želiš li mi pomoći?

Automatski sam kimnuo. Nisam znao što da radim. Nakon toga se sve dogodilo tako brzo da više nisam siguran da se točno sjećam što se dogodilo. U posljednjem se trenutku Pekka uhvatio za rudo kormila i skrenuo prije nego li smo uplovili ravno u teretnu teglenicu na čijoj smo se vanjskoj strani trebali privezati. *Sula*, kako se katamaran zvao, ipak se zabio s treskom u teglenicu. Spotaknuo sam se, ali sam se uhvatio za užu, popravio i zatim otišao na krmu i ugasio motor. Što je Pekka radio za to vrijeme ne znam, ali kada sam ustao, vrata kabine bila su otvorena. Istovremeno sam vidio dva automobila koji su se vozila po pristaništu, policijski i automobil kojeg sam vidio na parkiralištu. U sljedećem su trenutku četvorica uniformiranih muškaraca stajala s druge strane teglenice.

Gurnuo sam glavu kroz vrata kabine.

–To je carina – rekao sam Pekki. –I policija.

Odjurio je, ali sam ga uspio vidjeti kako sjedi i grli svoju ženu koja je sjedila pognute glave i plakala.

Pekka je najprije pogledao ženu, a zatim mene. Osjećao sam da me prosuđuju, procjenjuju. Nakon kratkog vremena Pekka se okrenuo, otvorio vrata ormarića čije postojanje nitko nije mogao naslutiti, a zatim izvadio predmet umotan u smeđi papir.

–Uzmi ovo! reče. Idi!

Kada sam oklijevao, nastavio je naglo.

–Moraš. Nemam više snage. Izađi i reci im da nemaš ništa s nama, da si samo htio pomoći.

Ponovno isti gorući pogled. Bez razmišljanja uzeo sam paket i okrenuo se da izađem.

Još jednom me je zgrabio za ruku i stisnuo tako snažno da je zaboljelo.

–Keltski prsten, samo je rekao. Vjerujem ti. Moram nekome vjerovati.

Sve zajedno nije trajalo više od minute. Popeo sam se na teglenicu i pošao na obalu. Jedan od policajaca me odmah uhvatio dok su ostali otišli na *Sulu*. Policajac me pitao tko sam i rekao sam mu da samo pomogao privezati *Sulu*, da živim na *Rustici* te da može pitati lučkog kapetana da to potvrdi. Istodobno sam čuo jednog od carinika kako govori u voki–toki da „su stupili u kontakt“ i da "su bili Finac i Šveđanin".

Osjetio sam sumnjičavost u policajčevom ispitujućem pogledu. To je naravno bilo razumljivo u situaciji u kojoj sam se našao. Pokajao sam se što sam rekao da "živim" na brodu u luci. To me nije činilo pouzdanim. Toliko drugih je teško htjelo povjerovati u to. Ali možda sam postao uvjerljiviji kada sam mu dao svoju raniju službenu dansku adresu: Oehlenschlägersgade 77, druga vrata lijevo. Takvu adresu Šveđanin ne bio mogao izmisliti na licu mjesta. Kada sam otišao, policajac je tvrdio da su ih tamo zvali jer je brod plovio bez svjetla.

–To se ne smije, rekao je, a onda me zamolio da odem.

To sam i učinio, ali prije nego što sam otišao okrenuo sam se i ugledao Pekku da stoji u kapetanskoj kabini okružen trojicom uniformiranih muškaraca. Ponovno je podignuo ruke, treći put. Ali izgledalo je kao da sada može podići ruke više, kao da više nije težak.

To je bilo posljednje što sam vidio od Pekke.

8.ORDLISTA

8.1. SVENSKA - KROATISKA

A

ACI marina
akter
ankarplats
ankra upp
ankring
anlöpa
avgift för användning
seglingssäkerhetsanläggningar (ljusavgift)
avgift för sjöfartens säkerhet
avgift för skydd mot föroreningar

B

babord

bevis för båt- och yachtstyrning
Blå flagg
boj
brygga
bränslepump
buk
byggmästare
båtbrygga
båt med krockkuddar
båt
båtburna gäster

båtförarbevis
båthyra
båtluftning
båtservice
båttrafik
båtuthyrning
båtvarv

C

charter

D

daglig hyra
dagsbesökare
del
Departementet för sjöfart, transport och infrastruktur
diselkamin

ACI marina
krma broda
sidrište
usidriti
sidrenje
doploviti
av naknada za korištenje objekata sigurnosti
plovidbe (svjetlarina)
naknada za sigurnost plovidbe
naknada za zaštitu od onečišćenja

lijevi bok broda
Isprava/dozvola za upravljanje brodicama i
jahtama
Plava zastava
plutača
mol
crpka za gorivo
zaljev
meštar graditelj
mol za privez brodova
brodica na zračnom jastuku
brodica
gosti s brodova
Uvjerenje o osposobljenosti za voditelja
brodice
iznajmljivanje i unajmljivanje brodova
turističko obilaženje otocima
servisiranje plovila
brodska veza
plovilo/brodica za najam
brodogradilište; škver

čarter

dnevni najam
izletnik
krak
Ministarstvo pomorstva, prometa i
infrastrukture
dizelska peć

dykning

E

elanslutning

EU:s tullunion

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

F

färja

färjehamn

färjeläge

färjelinje

färjeramp

fartyg

fritidsfiskare

fiskare

fiske

fiskebåt

fiskeguidning

fiskekutter

folkregatta

fotogenkök

fotogenlampa

framdrivningsanordning

fritidsboende

fritidshus

fyr

förankra sig

förbundet med fastlandet

förbundet via en bro

förpik

förtöja

förtöjning i havet

förtöjning på land

förtöjning

förtöjningsplats

förtöjningstjänst

G

glida

grotta

gränskontroll

H

hamn

hamnbassäng

hamnljus

hamnpromenad

hav

ronjenje

priključak za struju

carinska unija EU

Europski gospodarski prostor (EGP)

trajekt

trajektna luka

trajektno pristanište

trajektna veza, trajektna linija

trajektna rampa

plovilo; plovni objekt

amaterski ribič

ribar

ribolov

ribarica

vođenje ribolova

ribarski brod

pučka regata

prijenosno kuhalo

petrolejska svjetiljka, petrolejka

porivni uređaj

vikendaš

vikendica

svjetionik

Sidriti se

povezan kopnom

povezan mostom

pramčani pik

vezivanje broda

vez u moru

vez na kopnu

vez; privez

privezište

usluga priveza

glisirati

grotta, spilja, pećina

granična kontrola

luka

lučki bazen

lučko svjetlo

riva

more; akvatorij

havsområde
holme
hyra

I
inbyggd säng
inre vatten

J
jet båt

K
kaj
kajak
kajuta
kasta loss
katamaran
koj
korvett
kran
Kroatiska turistrådet
kryssning
kustbevakningens fartyg
kustrensa
kustlinje
kustområde

L
lastfartyg
ljusboj
lotskaj

lyftkran service
lyxmarina
lägga till

M
marina
marinturism
maritim
mark
megayacht
mellansäsong
motorbåt
motoryacht

N
nautiker
nautisk charter

morsko područje
otočić
unajmiti

ugrađeni ležaj
unutarnje morske vode

gliser

pristan
kajak
kabina
dignuti sidro
katamaran
ležaj
korveta
dizalica
Hrvatska turistička zajednica
krstarenje
brod obalne straže
obalni pojas
obala
obalno područje

teretni brod
svjetleća plutača
pristanište
usluga kran-pass / usluga dizanja i spuštanja
plovila
luksuzna marina
privezati

marina
marinski turizam
pomorsko
kopno
mega jahta
pred- i postsezona
motorno plovilo
motorna jahta

nautičar
nautički charter/čarter

nautisk infrastruktur
nautisk mil
nautisk turism
nautisk mässa
navigationsbord
nordostlig vind i Kroatien
nordvästlig vind

O

ombord
omlastning
ostlig vind i Kroatien

P

paddla upp
paddla
passagerarfartyg
pentry
permanent förtöjning
pir
pirhuvud
pollare
ponton
punta

R

regatta
regattakalender
Republiken Kroatiens turistministerium
rev
rodare
rodd
roddbåt
roddregatta
roddsport
roderkul
rorsman
rufftak

S

salong
segelbåt
segelegenskap
segelfartyg
segelrutt
segla in (i hamn)
segla ut
segla
segling

nautička infrastruktura
morska milja, nautička milja
nautički turizam
nautički sajam
navigacijski stol
bura
maestral

na brodu, na plovilu
prekrcaj
levant (istočnjak)

preveslati
veslati
putnički brod
čajna kuhinja
stalni vez
pristanište
dubina na glavi
bitva/stupić za vezivanje borda
ponton
punta

regata
regatni kalendar
Ministarstvo turizma Republike Hrvatske
greben
veslač, barkarijol
veslanje
barka, čamac
regata na vesla
sportsko veslanje
rudo kormila
kormilar
krov kabine

salon
jedrilica
značajke (jedrilice)
jedrenjak
ruta, ruta jedrenja, plovni put
uploviti (u luku)
isploviti
ploviti, jedriti
jedrenje

semester	godišnji odmor
servicezon	servisna zona
serviceverkstad	servisna radionica
sidvind	bočni vjetar
singelsculler	skif
sittbrunn	kapetanska kabina, kokpit
Sjö- och flygräddningscentral	Središnjica za traganje i spašavanje
sjöfart	plovidba
sjökort	pomorska karta
sjösättningsramp	navoz
skär	hrid, škoj, škojić
skärgård	arhipelag
skärgårdslandskap	otočni krajolik
skönstaxerade belopp	paušalni iznos
skyltning	signalizacija
småhamn	lučica
snabb motorbåt	gliser
specialfartyg	povilo posebne namjene
	selektivni turizam/oblik turizma/posebni turizam
speciell turism	mirno more, bonaca
stillt hav, stiltje	plaža
strand	desni bok broda
styrbord	jugo
sydostlig vind i Kroatien	siguran vez
säker förtöjning	sezona
säsong	sezonska marina
säsongbetonad marin	
T	
territorialhav	teritorijalno more
tidvatten	plima
tjänst till förtöjning	usluga veza
torrtoalett	kompostni toalet
totalkraft av framdrivningsanordning	PUK = snaga porivnih uređaja
trafikera	prometovati
transitfartyg	tranzitno plovilo
transportfartyg	transportni brod
travel-lift	travel lift
turismens omsättning	turistički promet
turistbåt	turistički brod
tågvirke	konop
U	
utombordsmotor	izvanbrodski motor
V	
vattenanslutning	priključak za vodu
vik	zaljev; uvala
vinterhamn	zimska luka

vågbrytare
vågbrytare; pir
våningssäng

Y

yacht
yachtcharter

yachtförarbevis

Å

årlig förtöjning

gat
lukobran
krevet na kat

jahta
čarter jahte
Svjedodžba o osposobljenosti za zapovjednika
jahte

godišnji vez

8.2. KROATISKA – SVENSKA

A

ACI marina
akvatorij
amaterski ribič
arhipelag

ACI marina
hav
fritidsfiskare
skärgård

B

barka, čamac
bitva/stupić za vezivanje broda
bočni vjetar
bonaca
brod obalne straže
brodica
brodica na zračnom jastuku
brodogradilište
brodska veza
bura

roddbåt
pollare
sidvind
stillt hav, stiltje
kustbevakningens fartyg
båt
båt med krockkuddar
båtvarv
båttrafik
nordostlig vind i Kroatien

C

carinska unija EU
crpka za gorivo

EU:s tullunion
bränslepump

Č

čajna kuhinja
čarter
čarter/charter jahte

penry
charter
yachtcharter

D

desni bok broda
dignuti sidro
dizalica
dizelska peć
dnevni najam
doploviti
dubina na glavi

styrbord
Kasta loss
kran
disekamin
daglig hyra
anlöpa
pirhuvud

E

Europski gospodarski prostor (EGP)

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
(EES)

G

gat
gliser
glisirati
godišnji odmor
godišnji vez
gosti s brodova
granična kontrola
greben
grota, spilja, pećina

vågbrytare
jet båt; snabb motorbåt
glida
semester
årlig förtöjning
båtburna gäster
gränskontroll
rev
grota

H

hrid, škoj, škojić
Hrvatska turistička zajednica

skär
Kroatiska turistrådet

I

isploviti
isprava/dozvola za upravljanje brodicama i jahtama
izletnik
iznajmljivanje i unajmljivanje brodova
izvanbrodski motor

Ssegla ut
bevis för båt- och yachtstyrning
dagsbesökare
båthyra
utombordsmotor

J

jahta
jedrenjak
jedrenje
jedrilica
jedriti
jugo

yachta
segelfartyg
segling
segelbåt
segla
sydostlig vind i Kroatien

K

kabina
kajak
kapetanska kabina
katamaran
kokpit
kompostni toalet
konop
kopno
kormilar
korveta
krak
krevet na kat
krma broda
krov kabine
krstarenje

kajuta
kajak
sittbrunn
katamaran
sittbrunn
torrtoalet
tågvirke
mark
rorsman
korvett
del
våningssäng
akter
rufftak
kryssning

L

levant (istočnjak)
ležaj
lijevi bok broda
lučica
lučki bazen
lučko svijetlo
luka
lukobran
luksuzna marina

ostlig vind i Kroatien
koj
babord
små hamn
hamnassäng
hamnljus
hamn
vågbrytare; pir
lyxmarina

M

maestral
Marina
marinski turizam
mega jahta
meštar graditelj

nordvästlig vind
marina
marinturism
megayacht
byggmästare

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	Departementet för sjöfart, transport och infrastruktur
Ministarstvo turizma Republike Hrvatske	Republiken Kroatiens turistministerium
mirno more	stillt hav, stiltje
mol	brygga
mol za privez brodova	båtbrygga
more	hav
morska milja	nautisk mil
morsko područje	havsområde
motorna jahta	motoryacht
motorno plovilo	motorbåt
N	
na brodu, na plovilu	ombord
najam	hyrning
naknada za korištenje objekata sigurnosti plovidbe (svjetlarina)	avgift för användning av seglings säkerhetsanläggningar (ljusavgift)
naknada za sigurnost plovidbe	avgift för sjöfartens säkerhet
naknada za zaštitu od onečišćenja	avgift för skydd mot föroreningar
nautičar	nautiker
nautička infrastruktura	nautisk infrastruktur
nautička milja	nautisk mil
nautički čarter/charter	nautisk charter
nautički sajam	nautisk mässa
nautički turizam	nautik turism
navigacijski stol	navigationsbord
navoz	sjösättningsramp
O	
obala	kustlinje
obalni pojas	kustremsa
obalno područje	kustområde
otočić	holme
otočni krajolik	skärgårdslandskap
P	
paušalni iznos	skönstaxerade belopp
petrolejska svjetiljka; petrolejka	fotogenlampa
plava zastava	blå flagg
plaža	strand
plima	tidvatten
plovidba	sjöfart
plovilo; plovni objekt	fartyg
plovilo/brodica za najam	båtuthyrning
plovilo posebne namjene	specialfartyg
ploviti	segla
plovni put	segelrutt
plutača	boj
pomorska karta	sjökort
pomorsko	maritim
ponton	ponton
porivni uređaj	framdrivningsanordning
povezan kopnom	förbundet med fastlandet

povezan mostom
pramčani pik
pred- i postsezona
prekrcaj
preveslati
prijenosno kuhalo
priključak za struju
priključak za vodu
pristan
pristanište
privezati
privezište
prometovati
pučka regata
PUK = snaga porivnih uređaja
punta
putnički brod

R

regata
regata na vesla
regatni kalendar
ribar
ribarica
ribarski brod
ribolov
riva
ronjenje
rudo kormila
ruta, ruta jedrenja

S

salon
selektivni turizam/oblik turizma/posebni turizam
servisiranje plovila
servisna radionica
servisna zona
sezona
sezonska marina
sidrenje
sidrište
sidriti se
signalizacija
siguran vez
skif
sportsko veslanje
Središnjica za traganje i spašavanje
stalni vez
Svjedodžba o osposobljenosti za zapovjednika
jahte
svjetionik
svjetleća plutača

T

teretni brod

förbundet via en bro
förpik
mellansäsong
omlastning
paddla upp
fotogenkök
elanslutning
vattenanslutning
kaj
lotskaj; pir
lägga till
förtöjningsplats
trafikera
folkregatta
totalkraft av framdrivningsanordning
punta
passagerarfartyg

regatta
roddregatta
regattakalender
fiskare
fiskebåt
fiskekutter
fiske
hamnpromenad
dykning
roderkult
segelrutt

salong
speciell turism
båtservice
serviceverkstad
servicezon
säsong
säsongbetonad marin
ankring
ankarplats
förankra sig
skyltning
säker förtöjning
singelsculler
roddsport
Sjö- och flygräddningscentral
permanent förtöjning
yachtförarbevis
fyr
ljusboj

lastfartyg

teritorijalno more
trajekt
trajektna luka
trajektna rampa
trajektna veza, trajektna linija
trajektno pristanište
transportni brod
tranzitno plovilo
travel lift
turistički brod
turistički promet
turističko obilaženje otocima

territorialhav
färja
färjehamn
färjeramp
färjelinje
färjeläge
transportfartyg
transitfartyg
travel-lift
turistbåt
turismens omsättning
båtluftning

U

ugrađeni ležaj
unutarnje morske vode
uploviti (u luku)
usidriti
usluga kran-pass/usluga dizanja i spuštanja
plovila
usluga priveza
uvala; zaljev
Uvjerenje o osposobljenosti za voditelja brodice

inbyggd säng
inre vatten
segla in (i hamn)
ankra upp
lyftkran service

förtöjningstjänst
vik
båtförarbevis

V

veslač (barkarijol)
veslanje
veslati
vez; privez
vez na kopnu
vez u moru
vezivanje broda
vikendaš
vikendica
vođenje ribolova

rodare
rodd
paddla
förtöjning
förtöjning på land
förtöjning i havet
förtöja
fritidsboende
fritidshus
fiskeguidning

Z

zaljev
zimska luka
značajke (jedrilice)

bukt
vinterhamn
segelegenskap

9.LITTERATUR

Centrum för turism. 2015. Förstudie om etablering av en innovationsarena inom maritim turism i Västra Götaland. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Braica, S. 2015. "Kratki pojmovnik o moru, ribarstvu i pomorstvu" i: *Ethnologica Dalmatica*, Vol.22, No.1, s. 343–406

Bucher, Anna-Lena, Dobrina, Claudia, Nilsson, Henrik. 2013. „Översättarens terminologiarbete“ i: Almqvist, Ingrid et al. Från ett språk till ett annat: om översättning och tolkning. Stockholm: Norstedt, sida 168–173.

Haag, S.; Wenck, J. 2009. Nautisk turism – En jämförelse mellan kroatiska och svenska förhållanden. Högskolan på Gotland: kandidatuppsats.

Ingo, Rune. 1991. Från källspråk till målspråk: Introduktion i översättningsvetenskap. Lund: Studentlitteratur

Jakulj, Davor. 2018. *Istraživanje obilježja marina u budućnosti*. Pomorski fakultet u Splitu, mastersarbete

Kelebuš, I.; Javor, A. 1998. "Postojeća i nova statistička istraživanja iz područja turizma Republike Hrvatske" i: *Tourism and hospitality management*, Vol. 4, No. 1, s. 43–60

Mikačić, Vesna i dr. 2006. "Nautički turizam" u: Čorak – Mikačić. *Hrvatski turizam: plavo, bijelo, zeleno*. Zagreb: Institut za turizam, s. 39-64

Näringsdepartement. 2015. En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö

Orams, Mark. 2002. *Marine Tourism: Development, impacts and management*. London, Routledge.

9.1. ORDBÖCKER OCH KÄLLOR

Anić, V. 2007. *Rječnik hrvatskoga jezika*. Zagreb: Novi Liber.

Gerhardsen, H. 2009. *Norstedts svenska synonymordbok*. Stockholm: Norstedt.

Mladošić, D.; Milošević, M. 2011. *Naški dubrovački rječnik*. Dubrovnik: Verbum publicum.

Svenska akademien 2006. *Svenska akademiens ordlista över svenska språket*. Stockholm: Nordstedts akademiska förlag.

<http://lexin.nada.kth.se/lexin/> besökt den 10 november 2018

<https://www.synonymer.se/>

<http://struna.ihjj.hr/>

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_72_2402.html besökt den 20 februari 2019

<https://novosti.ultra-sailing.hr/sto-je-sto-na-jedrilici/> besökt den 24 mars 2019

https://hr.wikipedia.org/wiki/Rudo_kormila besökt den 24 mars 2019

<http://www.aventin.hr/index.php?m=jedrilica> besökt den 24 mars 2019

<http://enciklopedija.hr/> besökt den 20 februari 2019

<https://www.havochvatten.se/funktioner/ordbok/ordbok/j---m.html> besökt den 20 mars 2019

<http://omk.se/anslagstavlan/sjotermer> besökt den 24 mars 2019

<https://www.thomassondesign.com/bygga/materialfakta/armeringsmaterial> besökt den 24 mars 2019

9.2.KROATISKA KÄLLTEXTER

Bošnjak, M. (ur.) 2004. *Biseri Jadrana: edicija za kulturu putovanja – Otok Korčula*. Zagreb: Fabra, sida 212-213.

Bošnjak, M. (ur.) 2004. *Biseri Jadrana: edicija za kulturu putovanja – Otok Rab*. Zagreb: Fabra, sida 196-198.

<https://www.glasistre.hr/16df50e3-8ae4-4fea-bd0d-db8a36053b41> besökt den 6 mars 2018

<https://www.htz.hr/hr-HR/promo-materijali/brosure> besökt den 30 januari 2018

Flygblad: Fortis 590 c

Manta 700R

Vento 500 hämtad 23 februari 2018

9.3.SVENSKA KÄLLTEXTER

Larsson, B. 1992. *Den Keltiska Ringen*. Stockholm: Norstedts.

<http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:234261/FULLTEXT01.pdf> besökt den 29 december 2017