



Foto: Novimédia

Fekete hegyek

Montenegró, Crna Gora – utazás Kotortól Ulcinjig

FÉDERER ÁGNES

Több kilométernyi, színes napernyődsungel borította, homokos strandok. A tengeren hatalmas luxusjachtok kerülgetnek széteső halászbárkákat, az autóúton fekete megadzsipek előznek még éppen csak üzemképes autóröcsöket. A fekete hegyek országa első pillantásra két ellentétes véglet: több évtizedes múltkaland, és Carpe diem!

A horvátországi Dubrovniktól délre távolodva lassan átváltozik a táj, hegy és hegy vesz körül minket mindenütt. Tivatnál négy euróért szeljük át az öblöt, hogy lerövidítsük a délre vezető utunkat. Barba igyekezünk, a városka neve egyébként onnan származik, hogy az olasz parton található Bari városával épp szemben fekszik.

Crna Gora az Adria egyik legnapfényesebb helye, területe közel 14 ezer négyzetkilométer, amit 650 ezren laknak. Tengerpartja 73 kilométeres, 117, zömében homokos strandja van.



Sziklák között

Foto: Novimédia

Montenegró lakosai a nyaralókból próbálnak megélni, úgy tűnik, a világ legfiatalabb állama tömegturizmusra alapozhatja majd a jövőjét. A több kilométer hosszú homokos strandokon egymást érik az új szállodák, a helybeliek profi vendéglátók, kedvesen, fi-

gyelmesen és türelemmel szolgálják ki a vendéget.

Montenegró 2002-ben euróra cserélte le a szerb dinárt. Az árak mindenütt euróban vannak kiírva, ezt a pénznemet fogadják el a hivatalos helyeken, éttermekben, szállodákban,

kávézóknak is, és jó tudni, hogy forintot szinte sehol nem váltanak. Egy kóla 1,5 euró, egy korsó sör 1,2 euró, egy leves 2 euró, főételek pedig 8-15 euróért kaphatók.

Barból Budva felé vesszük az irányt, immár a tengeren. Petrovacnál állunk meg először, egy gyönyörű kis öbölben, ahol bárki felmászhathat a tengerben álló sziklaszirtre épített kis templomhoz, és szabadon megkondgathatja a harangját is. A Zenta cirkáló hősi halát halt tengerészeire is emlékeztet a harangszó. A tengeri csatában 1914-ben elsüllyedt hadihajó 75 méter mélyen itt fekszik ugyanis hullámsírban. A Zenta 324 fős legénységéből 150-en maradtak életben, ők 1923-ban visszatértek a

helyszínre, és a hajóroncsához közeli sziklasziget tetején a kis templomot megmenekülésük emlékére építették fel.

Hangulatos, szűk utcáival Budva leginkább Trogirra emlékeztet, talán egy kicsit „karcsosabb” hely, történetéhez tartozik azonban, hogy az 1979-es földrengéssel majdnem az egész város megsemmisült, szinte mindent újra fel kellett építeni. Hatalmas strandjain egész nap lüktet a zene, és egyetlen tenyérnyi hely sem marad szabadon. Leírni talán lehetetlen is az egymás mellett szorosan üldögélő emberek halmazát.

Budvából Kotor a cél. A Kotori-öböl valójában négy részből áll, hossza 28 kilométer, és

végig 500-1700 méter magas hegyek övezik. Legkeskenyebb pontja 350 méter széles, annak idején egy kifeszített láncsal védte az öblöt az ellenséges hajóktól. Innen ered a neve is: Veriga- (azaz lánc-) szoros.

A Risani-öböl szélén két szigetcské emelkedik ki a tengerből. A Szent György-sziget a közeli város (Perast) nemeseinek temetkezési helye volt, állítólag ciprusai ihlették meg Böcklint a Halottak szigete című képének megfestésére. A Szirti Madonna-szigeten pedig halászok építettek egy templomot egy tengerben csavargó szentképnek. Sok száz évvel ezelőtt, egy földrengés után a perasti Szent Miklós-templom oltárképe egy



1.

Foto: Novimédia



2.

Foto: Szamedy Zoell

1. Perast

2. Kotori öböl

3. Budva

4. Kikötő Kotorban



3.

Foto: Szamedy Zoell



4.

Foto: Novimédia



Sveti Stefan

tengerből kiemelkedő szirtre került. Két halász vette észre, majd visszavitte a helyére. A csodatévő szentkép azonban még kétszer eltűnt, és ugyanitt, a mostani sziget helyén bukkant fel. A helybeliek ekkor köveket kezdtek ide hordani, és felépítették a templomot a szentképnek.

Az öböl végénél, a Monarchia egykori hadikikötőjében található Kotor városát hegyre felfutó, középkori várfalak övezik. Az 5 kilométer hosszú, 3-10 méter széles, 20 méter magas véderőmű évszázadokon keresztül bevehetetlennek bizonyult. Tetején, mintegy 260 méter magasban látható a Szent János-erődítmény, ahonnan fantasztikus kilátás nyílik a háromszög formájú óvárosra.

Kotorból visszahajózunk aztán Barba, onnan pedig még délebbre megyünk. Ulcinj Montenegró egyik legrégebbi városa, illírek alapították, 444-ben azonban egy földrengés porig rombolta. Amikor később újjáépítették, szerbek, majd velenceiek uralkodtak itt, ezt követően 300 évre törökök foglalták el. Ők enged-

ték meg 1571-ben 600 algéri kalóznak, hogy letelepedjenek itt. A hírhedt Ulus Ali volt az ulcinji kalózok vezére, irányítása alatt végigra-bolták az Adriai-tenger szinte összes városát. A zsákmánnyal – kincsekkel és rabszolgákkal – aztán ide tértek vissza, és a helybeli piacon adták el a portékát az erre hajózóknak. Hatalmukat sokáig nem tudta senki sem megtörni, a legendák szerint maguk untak bele a rablásba, gyilkolásba, és szép lassan elkényelmesedtek, kiöregedtek.

Ulcinj keleties hangulatot áraszt. Hét mecsetje van, az óváros pedig – a hajdani kalózvárral és várfalakkal – két fennsíkon áll. Környéke az albán határig lenyúló homokos partszakasz, legnagyobb strandja 13 kilométeres. A város gyógyhely is, a strandok homokja sókban és jódban rendkívül gazdag ugyanis, és reumás betegségekre állítólag kiváló gyógyír. Ulcinj mellett van egyébként egy kis falu, aminek a neve Madari, azaz magyarok. A helybeliek szerint a törökök uralma idején Magyarországról hurcolták ide az első lakókat...

Tanácsok hajósoknak

Viszonylag kevesen vitorláztak a magyarok közül az utóbbi esztendőkből Montenegróban. A Dél-Adria e vidéke egészen más világ, mint a dalmát partszakasz. Hiányzik a szigetvilág és hiányzik az ott megszokott kikötői hálózat is. A partvidék viszont gyönyörű! A vitorlázók szemszögéből nézve a viszonyok leginkább Görögországra emlékeztetnek, már ami a kikötési lehetőségeket és a parti szolgáltatásokat illeti. A legnagyobb hajós bázis Bar, ide települt a Magyar Adria Yacht Klub egyelőre két hajóval. Korlátozott kikötési lehetőség van Budván, ám ott nem biztonságos a helyzet, ha a szél déli irányokból érkezik. (A hihetetlenül zajos partról nem is beszélve.) Víz és áram van, de reálsan csak a horgonyzásra számíthatunk. Hercegnoviban a motoros jachtoknak tartják fenn a rövid partszakaszt. A kotori öbölben a partok mentén helyenként kiépített rakpartokhoz lehet kikötni – például Perastban. Kotorban jobb a helyzet, itt víz és áramcsatlakozás is van.

Ha az időjárási helyzet súlyosan romlik, akkor a legbiztonságosabb megoldás a kotori öböl belseje, bár a bórá itt is tud kellemetlenségeket okozni. Bar kikötője is jó megoldás lehet és széliránytól függően a tagolt part öblei menedéket kínálhatnak. Az utóbbi esetben azonban gondot jelenthetnek az erős észak-északnyugati légmozgások, lévén az öblök többsége ebben az irányban nyitott. Időjárás-jelentéseket a Dubrovnik rádiótól vehetünk át, illetve az olasz adóktól. Egy 44 lábás hajó kikötési díja Budván 50, Kotorban 32 euró.

Jó időben sokan horgonyoznak a hosszú tengerparti plázsok előtt: Dalmáciától eltérően itt a vízmélység fokozatosan csökken. De vigyázat: sok helyen aljnövényzet borítja a medret és a horgony az első nagyobb szélmozgásra szántani kezd.

D. D. I.



Ulcinj