

Mit dem Hausboot im Podelta und in der Lagune von Venedig 22. bis 29. April 2006. Ein Bericht

I.

Der rasende Hausbootschreiber

Vor dem Comando Polizia Municipale von Chioggia diskutieren Polizistinnen, Polizisten und einige Zivilisten ruhig, der Siesta angepasst, während ich in der Bar gegenüber meine Notizen durchsehe. Es ist der letzte Tag einer langsamen Reise, die nun, dank einem Streik, zur Gänze still steht. So wird sie erst morgen zu Ende gehen und sich in einer raschen Reise nach Wien fortsetzen. Heute öffnen und schließen nämlich die Schleusenwärter erst wieder am Abend die Tore, zwischen denen unser Schiff gehoben und gesenkt wird, wie es das komplizierte Wassersystem verlangt. Nun, wir sind in Italien.

Wir, das sind N., der Kapitän, F., der andere Kapitän, H., der nicht mehr Neuling und ich, das Greenhorn, als langsam schreibender Haus(boot)schreiber. Langsam, weil ich meine Texte gerne erwandere. Jetzt erfahre ich sie, etwas schneller als zu Fuß, aber nicht so schnell wie mit dem Fahrrad. Wie man da zum Raser werden kann? Wenn man die Schwelle überschreitet und gar über zehn Stundenkilometer fährt. Dann höre ich den Kapitän „Raser!“ rufen. Kein guter Anfang für einen Neuling. Aber das soll ja bei Automobil-Führerschein-Neulingen auch vorkommen.

Zurück gekehrt zum leicht in Siesta-Stimmung schaukelnden Boot an der Straße von Chioggia nach Sottomarina, wo sich die Strände am Meer ausbreiten, erinnert uns der Kapitän, dass wir in Italien sind, dass es also vielleicht Streikbrecher gibt, und ruft „Leinen los!“. Und wie Recht er wieder einmal hat. Denn die erste Schleuse, die wir nach der westlichen Umrundung von Chioggia nach Süden zu passieren haben, die Conca Grande di Chioggia, wird bedient, und wir können hindurch fahren. Doch dort, wo der lange gerade Kanal in die Conca Cavanella d'Adige Sinistra, also in die Schleuse am linken Ufer der Etsch mündet, bleibt das Signal rot. Kein Streikbrecher in Sicht. Knapp vor Ende des Ausstandes aber dann doch ein Einsehen, wir queren die Etsch, aber da schiebt sich gerade bedächtig ein Schubverband, lang und breit wie die ganze rechte

Schleuse am Fluss, hinein. Bis er drüben wieder draußen ist, dauert es. Weiter geht es im Canale Brondolo, wo F. des Rasens geziehen wird, was ihm der Kapitän am Abend wohl verzeiht, denn dadurch haben wir einen prächtigen Liegeplatz in der Nuovo Marina di Porte Levante bekommen. Und unsere langsame Reise endet doch wie geplant. Denn hier ist morgen das Boot an den Vermieter zu übergeben. Die Heimreise ist dann wohl viel schneller, aber sie gleicht eher einer Rohrpost, die durch Regenschleier, Nebel und Tunnels bis nach Wien geschossen wird.

II.

Der entschleunigende Kapitän

Er sei ein begeisterter Segler gewesen, erzählt N., habe selbst Boote besessen und habe die Meere befahren dürfen. Was auch geschehen sei, nachdem Flüsse und Seen zu klein erschienen. Zur ersten Hausbootfahrt vor fast zwei Jahrzehnten sagt er: „In Südfrankreich bemerkte ich erstmals den Unterschied zwischen Segeln und Hausbootfahren, der meine künftigen ‚nautischen Sehnsüchte‘ nachhaltig veränderte.“ Die Symbiose zwischen Land und Wasser, jederzeit stehen bleiben und Neues erkunden zu können, haben ihn zweimal in die Niederlande, viermal nach Frankreich, einmal nach Irland, zweimal nach Großbritannien, dreimal nach Italien und einmal nach Deutschland geführt. Sein Kompagnon F., der „andere Kapitän“, habe ähnliche Erfahrungen gemacht, und nun seien sie auf dessen elfter Hausbootfahrt gemeinsam an Bord.

Er erzählt noch viele Details und Erfahrungen und kommt, mit einem leichten Schmunzeln, über das Segeln zum Schluss, dass es „eher ein Sport für Jüngere beziehungsweise solche ist, die für immer jung bleiben. Insgesamt kaum familientauglich und zumindest in meinem Alter und meiner Gewichtsklasse nur für Freaks.“

Hausboote seien dagegen langsam, die Ufer bleiben geschützt, und es sei stressarm wie die USA – Autobahnen. Alles sei nahe und könne aus der Wassersperspektive gesehen werden. Ein ganz anderer Einblick als von der Strasse her: Gärten zum Wasser hin oder die Weiden, wo Kühe im gleichen Wasser tranken, Fischerdörfer, Umschlagplätze, Restaurants, Cafés. Man könne fast überall anlegen, vor einem Restaurant, im Ortszentrum, unter einem schattigen Baum, an der Wiese. Eine Aussage, die auf unserer Reise einer har-

ten Prüfung unterzogen wird, denn im Delta sind die Orte vom Fluss durch Dämme getrennt, Anlegestellen fehlen oft, und die Steinfurten – Ufer sind unnahbar. Dafür werden wir in der Laguna Veneta reichlich entschädigt.

Und es sei komfortabel, fährt der Kapitän fort, denn man könne ein voll ausgestattetes Appartement bei sich haben. Und es könne nach einer halben Stunde Übungen gefahren werden. Ich muss allerdings zugeben, dass ich als Neuling das Steuer beim Anlegen ganz gerne den Erfahrenen überlassen habe. Schließlich ist ja auch Teamwork angesagt auf einem Boot. Der Kapitän hat sein Plädoyer für die Entschleunigung des Lebens mittels Hausbooten sehr bunt ausgemalt, vielleicht, weil er mich „Landei“ auch restlos überzeugen hat wollen.

III.

Im Delta des schwebenden Flusses

Fünf Finger streckt der Po ins Meer

Der Po ist 652 km lang, der größte Fluss Italiens, die größte Stadt am Fluss ist Turin. Er entspringt in den Cottischen Alpen nahe der italienisch-französischen Grenze am Monte Viso in 2.022 m Seehöhe und mündet südlich von Venedig in die Adria. 141 Nebenflüsse speisen ihn, und befahrbar ist er 389 km von der Mündung bis zum Ticino, für kommerzielle Schifffahrt 292 km bis Cremona. Sein Einzugsgebiet umfasst 75.000 km², und er verläuft durch die Poebene (Pianura Padana), der wichtigsten und reichsten Industrieregion des Landes.

Das Delta ist 380 km² groß und wird ständig größer. Der Fluss fächert sich in fünf bedeutende Arme auf: Po di Maestra, Po della Pila, Po delle Tolle, Po di Gnocca und Po di Goro. Alle sind in unsere Route einbezogen. Darüber hinaus gab es noch zwei weitere Arme, die, nachdem der Po sein Bett schon im 12. Jahrhundert bei Ferrara nach Norden verlagert hat, seit dem 16./17. Jahrhundert nicht mehr als natürlichen Arme gelten: Po di Volano, Po di Primaro. 1604 haben die Venezianer die Mündung 40 km nach Süden versetzt, um die Versandung ihrer Lagune zu mindern. In vier Jahrhunderten sind dadurch weitere 400km² verlandet.

Da das Land größtenteils unter dem Meeresspiegel liegt, entsteht der Eindruck, dass der Po über dem Land schwebt. Oberhalb von Ferrara sind die Dämme durchschnittlich 10m hoch, um Goro 6,5m.

Mensch und Natur – Wasser und Salz

Kultur und Natur im Delta

Die Geschichte des Po-Deltas ist gekennzeichnet vom Ringen zwischen Mensch und Natur, das zu einer außerordentlichen ökologischen und kulturellen Vielfalt geführt hat. Entstanden ist es durch Ablagerungen des Flusses. Sein Einflussgebiet wird vom Dreieck Venedig, Ferrara, der Stadt der Este, und Ravenna, der Stadt der Byzantiner, umgrenzt.

Die ersten Wasserbauwerke gehen auf die etruskische Zeit zurück. Sie dienten der Schifffahrt, Fischzucht und Landwirtschaft. Die Römer haben in diesem Gebiet Wasser- und Landwege sowie Häfen errichtet. Der Hafen von Classe und die Kirchen von Ravenna, der Hauptstadt des Weströmischen Reiches und später des Exarchats des Oströmischen Reiches sind Zeugen ihres Wirkens. In Comacchio wird der Wasserkultur ein Schwerpunkt gewidmet und in Cervia der Beziehung Mensch – Salz, das „weiße Gold“.

In der Zeit der Völkerwanderung ist das Gebiet wieder versumpft, im 16. Jahrhundert begannen neuerliche Trockenlegungen unter der Familie Este mit Sitz in Ferrara, der „Frau des Flusses“. So nannte Torquato Tasso die amphibische Renaissance-Stadt zwischen Landzungen und Wasser. In Mesola steht das ursprünglich als Verteidigungsanlage errichtete Jagdschloss der Este. Am Ufer des Flusses entstanden Delizia-Häuser und in den Lagunen „Casoni“, ins Wasser gebaute Häuser, die traditionell mit Schilf gedeckt werden.

Die großen Trockenlegungen bis ins 19. und im 20. Jahrhundert haben die Landschaft, die Natur und die Siedlungen im Delta radikal verändert. In den Regionalparks der Provinz Rovigo der Region Veneto der Provinzen Ferrara und Ravenna der Region Emilia Romagna wechseln Lagunen mit außerordentlicher ökologischer Vielfalt und Wasserlandschaften einander ab. In ihm liegen die bedeutendsten Süßwasserfeuchtgebiete wie die Lagunen von Argenta und Marmorta, die wegen ihrer Bedeutung als Überschwemmungsgebiet nicht trockengelegt wurden. Die Brackwas-

serlagunen sind durch Überflutung der Senkungen mit Meerwasser oder durch menschliche Eingriffe entstanden und dienen der Fischerei und Salzgewinnung.

Die Vielfalt der Lagunen Landwirtschaft und Fischerei

Die Feuchtweiden und Lagunen, die man für die Fischerei benutzte, wurden weitgehend durch Ackerland ersetzt, das mit Pumpwerken trockengelegt wurde. Ein kleines Gebiet in der Provinz Ravenna ist durch „Kolmation“ entstanden, indem man die an Geschiebe und Schwebstoffen reichen Apenninflüsse eingeleitet und so die natürliche Verlandung beschleunigt hat. Die Landwirtschaft ist die wichtigste Wirtschaftssparte in den Feuchtgebieten. Sie sind allerdings durch Eutrophierung mit Düngemitteln und Gülle sowie Wasserentnahmen stark gefährdet.

Es gibt „Valli“, Binnenbecken (Lagunen) mit Süß-, Salz- oder Brackwasser, die mit dem Fluss oder dem Meer durch Schleusen oder Pumpwerke verbunden sind; ferner Süß-, Salz- oder Brackwassergebiete, die durch einen breiten Kanal direkt mit dem Meer verbunden sind und daher mit Ebbe und Flut mitschwingen; schließlich Binnengewässer, in die Ebbe und Flut über Kanäle eindringen, die mit dem Meer frei verbunden sind.

Das in den vergangenen Jahrzehnten gewonnene Ackerland wird für Weizen, Mais, Hirse, Rübe, Luzerne, Sonnenblume und Soja genutzt, die Erde ist sandig oder tonig. Auf moorigem Boden gedeihen verbreitet Reiskulturen, Sonderkulturen auch auf sandigem Boden mit Gewächshäusern und Bewässerungsnetzen. Pappelplantagen stehen in den Überschwemmungsgebieten. Daneben gibt es kleine Wein- und Obstgärten. Unter dem Einfluss des Naturparks sind weniger produktive Felder wieder überschwemmt oder aufgeforstet worden. Der Naturpark bemüht sich, die Landwirtschaft in umweltverträgliche und biologische Produktionen umzuwandeln.

Fischzucht und Fischerei haben hier Tradition. Neben der Berufsfischerei einschließlich des Molluskensammelns gibt es in bestimmten Zonen auch Sportfischerei. Das Schilfrohr wird für Dachde-

ckungen und zur Herstellung von Matten, Taschen und Jagdgeräten verwendet.

Der Naturpark Podelta Zwei Regionalparke

Der Park ist das wichtigste Vogelschutzgebiet Italiens und eines der wichtigsten Europas. Hier leben einige seltene Vogelarten wie die Zwergscharbe, die Rüppel-Seeschwalbe und der Flamingo. Eine vollständige Pflanzenzählung gibt es derzeit nicht. In Emilia Romagna wurde der Naturpark 1988 gegründet und seit 1996 als Regionalpark eingerichtet, der über neun Gemeinden reicht, von denen Goro und Mesola auf unserer Route liegen. Seine Gesamtfläche beträgt 53.653 ha, verteilt auf sechs Teilgebiete mit 11 Ramsar-Gebieten auf 40 km von insgesamt 90 km Küste, ein Lebensraum für 374 Tierarten, 297 Vogelarten, davon 146 nistende und über 1000 Pflanzenarten.

Der Naturpark wurde 1999 unter Einschluss von Ferrara, der „Stadt der Renaissance im Podelta“, die schon seit 1995 zum UNESCO-Welterbe gehört, in Welterbe-Liste eingetragen. Das Hauptmerkmal ist seine außerordentliche Vielfalt. Seine Grundelemente sind Flüsse, Meer, Lagunen und Salzbecken. 2002 wurde unter dem Titel „Delta chiama Delta“ ein internationales Netzwerk mit den Ramsar-Gebieten Brière in Frankreich, dem Podelta sowie den Biosphärenreservaten des Donaudeltas in Rumänien und des Ebro in Spanien gebildet.

IV.

Zur Stadt, die dem Meer den Namen gab Von Nuova Marina di Porto Levante nach Adria Samstag, 22. April.

Also sind die Kapitäne am 22. April um 05:56 Uhr in Wien weggefahren, haben H. und dann mich aufgenommen, und nach einer Pause in Arnoldstein von 09:40 bis 10:10 Uhr sind wir um 13:50 in der neuen Marina von Porto Levante angekommen. Siesta, 25° C, ein Club-Hotel, Ferienstimmung, wir warten. Ein Büro an der Straße, dahinter eine grüne Böschung. 14:45 Uhr, am Büro rührt sich etwas, Formalitäten, und dann hinüber über die Böschung, über den Damm. Wir sehen den Po di Levante. Am Ufer viele Boote. Man zeigt uns unser Boot. Wir laden das Gepäck um, der Hafenmana-

ger Marco, erläutert, weist ein, fährt ein paar Minuten mit auf den Fluss und wieder zurück. „Viel Glück! Wenn ich von euch die nächste Woche nichts höre, ist es mir am liebsten!“, und weg ist er. Wir müssen noch einkaufen fahren, bevor unser Kühlschrank und die sonstigen Küchenschränke gefüllt werden können und N.s Automobil abgestellt wird. Um 16:30 Uhr ist es dann so weit: „Leinen los!“

Bald befällt uns das Gefühl, das uns durch das Delta begleiten wird, dass wir nämlich nur ahnen können, aber es manchmal allzu gerne wüssten, was es hinter den Dämmen gibt. Ein bisschen Wasserstraße wie eine Autobahn mit endlosen Schallschutzwänden. Grün allerdings, und gegen das Wasser hin grau bis braun, dunkel. Irgendwann, sind wir überzeugt, werden üppige Bäume und Sträucher auftauchen, und Anlegeplätze, wo wir flugs über den Damm klettern und in das flache Mosaik des Podeltas sehen können. Zunächst freuen wir uns über jede Abwechslung. Am Damm fahren Automobile, manchmal hinter Leitschienen, dann wieder ein Stück Kaimauern aus Beton, dahinter Hallen und Haufen von

Schüttgut in allen Schattierungen. Rohre laufen über den Damm in den Fluss, heben das Wasser hinauf in den Po di Levante. Und dann, imposant, eine Werft, knapp vor der Brücke, die jedes höhere Schiff wegfiltert, wie der Blick nach hinten deutlich macht. Wir sehen die Abzweigung des Kanals in die Lagune von Venedig. Dorthin zu fahren soll auf dieser Reise ausgeklammert bleiben, zumal dieser Teil schon im Jahr 2000 befahren wurde. Allerdings waren damals von der heutigen Mannschaft nur N. und H. dabei. Wir hingegen verlassen nun den Po vor der Schleuse in den breitesten Arm des Deltas, den Po di Venezia, und schwenken in den Diversivo del Canale Bianco ein, der Verbindung zum Weißen Kanal. An ihm sehen wir schon von weitem den hohen Turm nahe der Kathedrale von Adria. Der Ansatz des Kanals in die Stadt neben einer Werft erweist sich als Blinddarm. Nachdem wir aber die Werft passiert und unter der Hebebrücke durchgefahren sind, finden wir einen schönen einsamen Platz zum Anlegen, gerade als die Sonne dem Horizont entgleitet.

Um 18:45 Uhr sind die Leinen fest und 24 km gefahren. Etwas später marschieren wir über den Damm in die nahe 20.000 – Einwohner – Stadt. Es ist Samstag, und alle Menschen scheinen hier auf der

Straße zu sein. Auch, weil das Rauchverbot in allen Lokalen strikt eingehalten wird. Die Strafen sind für den Wirt exorbitant hoch und steigen auch bei Gesetzesbrechern rapide an. Und es wird kontrolliert und kassiert. Auch das kann Italien sein.

Adria war schon als griechische Kolonie 500 Jahre vor der Zeitrechnung ein Handelszentrum am Ende der Bernsteinstraße, von dem das Meer seinen Namen bekam. Nach den Griechen kamen die Etrusker, Gallier und Römer, bis die Stadt von Menschen und Naturkatastrophen zerstört worden ist. Das Flair der reichen Stadt hat offenbar die eigenen und fremden Gelüste nach Mehr geweckt, an denen sie zugrunde gegangen ist. So entstehen wohl die Mythen von der Strafe Gottes oder dem Zurückschlagen der Natur.

Im Frühmittelalter konnte die Stadt als Sitz des Bischofs länger als die andere überdauern, folgte aber schließlich auch dem Niedergang der ganzen Region. Im 18. Jahrhundert wurden alle Kirchen, die Kathedrale, die Basilika S. Maria della Tomba mit der neuen Fassade, dem Taufbecken aus dem achten und der Marienkapelle mit Terrakotten-Plastiken aus dem 15. Jahrhundert wieder aufgebaut. Adria ist übrigens mit der Provinz Rovigo und der Region Veneto im Wiener Kongress 1815 an Österreich gefallen.

Während die Freunde noch frühstücken, mache ich mich auf den Weg, um von der Hebebrücke aus das Boot in seiner verträumten Einsamkeit zu sehen, den Kanal durch die Stadt zu besuchen, der bei der Werft keine Durchfahrt mehr hat und in dem sich der Wahrzeichen – Turm spiegelt, sowie S. Maria Assunta und die Kathedrale zu betrachten.

V.

Von den Toren des Deltas am Po di Goro zum Meer Der Zwang zum Fahren. Sonntag, 23. April.

In der leeren Stille am Sonntagmorgen, dem 23. April, fahren wir am bereits um 08:30 ab, an der Werft vorbei und gleiten den Canale Bianco ruhig zurück. Der Motor mit seinen 46 Kilowatt oder 62 PS brummt mit 1.500 Touren im Heck. Sein Hubraum hat 2746 ccm und erzeugt auch aus dem 800-Liter-Tank 70 Liter Heißwasser, das wir bereits nach der ersten Nacht an Bord genossen haben. Das

Boot ist übrigens 13,10 m lang, 4,10 m breit und heißt Connoisseur Elegance.



Liegeplatz und Werft von Adria haben wir längst hinter uns, als wir wieder die Gastanker – Einheit sehen, die von hier das Gas in große Speicher drückt. Um 10:00 erreichen wir die Doppelschleuse zwischen dem Po di Levante und dem Po di Venezia, die Biconca di Volta Grimana. Es sind nur wenige Zentimeter Unterschied zwischen Ober- und Unterwasser.

Wir sind daher schnell durch und fahren in die weite leere Wasserfläche des Hauptarmes im Delta. Die Ufer sind einmal steil, dann wieder flach und mit Auenwäldchen bedeckt. Der Damm ist kaum erlebbar, der Eindruck eines großen Stroms, der mehr Fluss und weniger Kanal ist, steht in krassem Gegensatz zum Po di Levante und den Kanälen. Plötzlich fehlt die Anlandung in einem Innenbogen, die auf der Karte eingetragen ist. Der Hauptstrom ist verlegt worden, wie es seit Jahrhunderten Tradition ist. Manchmal quert eine Rohrbrücke den breiten Fluss, an dessen Ufern sich sonntägige Picknicks ausbreiten. Wir nähern uns flussaufwärts den Toren des Deltas. So heißt die Stelle, wo sich der Po aufzufächern beginnt.

Der erste Arm, der hier abzweigt, ist der Po di Goro. Es ist 12:00 Uhr. Das Einfahrtspicknick mit fröhlichem Winken und der erste Blick auf die Ufer lassen auf noch mehr Fluss und vielleicht auch mehr Anlegemöglichkeiten hoffen. Ersteres bewahrheitet sich vorerst, doch die Aubäume weichen bald zurück und Baumplantagen nehmen ihren Platz ein. Letzteres bleibt zunächst nur eine Hoffnung, aber die erfüllt sich in Ariano, wo wir um 13:00 Uhr anlegen.

Mitten in der Siesta verweilen wir in diesem verträumten Ort bei einem hauchzarten Lüftchen im seichten Schatten unter der Markise einer Bar. Den leeren Platz und den hohen Damm vor uns. Aber kein Motorbrummen unter und keine sengende Sonne über uns. Dann steigen wir den Damm hinauf, betrachten die Häuser, die mit ihren Fassaden in ihn hinein schauen, und wenden uns dem Fluss zu.

Wir verlassen Ariano und lösen die Leinen unseres Bootes um 14:25 Uhr. Bald passieren wir die Stadt Mesola, deren Name sich aus "media insula" oder "mensa" ableiten lässt. Denn Mesola war eine Insel im Schwemmland des Po. Die Stadt entwickelte sich um das Kastell der Este herum, das am Ende des sechzehnten Jahrhunderts errichtet wurde. Es stand am Rande des weitläufigen Jagdreviers, dessen Überreste heute den „großen Wald“ bilden. Dem Muss hier anzulegen steht leider das Fehlen einer Anlegemöglichkeit entgegen.

Das Schloss wurde vom letzten Herzog von Ferrara seiner Frau gewidmet und war auf einer Länge von ca. 12 km von Mauern und einem Graben umgeben. Man konnte es von Ferrara aus über den Po erreichen. In der Auseinandersetzung mit der Republik Venedig spielte die Anlage eine wichtige strategische Rolle. Es ist von niedrigen, im Halbkreis angeordneten Häusern, früheren Dienstgebäuden, umgeben. Heute dient es als Naturmuseum.



Wir fahren weiter nach Goro. Der Name des Ortes kommt von 'Gaurus', einem einstigen Arm des Po. An der Mündung dieses Flussarms existierte im 16. Jh. Der Portocanale dell' Abate und ein Hafen, wo sich im frühen 18. Jh. Der Ort Goro entwickelte. Noch heute lebt ein Großteil der Bevölkerung von Fischfang und Land-

wirtschaft. Der Fischerhafen soll sich mehr und mehr auf den Tourismus eingestellt haben. Aber nicht auf Hausbootfahrer, denn wir können auch hier wieder nicht anlegen.

Also weiter nach Gorino. Bevor wir nach Gorino gelangen, müssen wir eine Pontonbrücke überwinden. Also nähern wir uns langsam der Bootskeette über den Fluss, über die pausenlos Automobile holpern. Nachdem wir dieses Hindernis um 17:15 Uhr durchfahren haben, können wir endlich anlegen, aber erst nachdem wir vom zunächst gefundenen Platz, wo die Leinen nach 57 km um 17:45 Uhr fest waren, wieder vertrieben worden sind.



Einkauf für die Bordverpflegung

Nun können wir aber, nachdem wir nach dem Abendessen im Ort die lockeren Bretter am Steg überwunden haben, uns der Nachtruhe hingeben. Nicht immer können alle von uns schlafen, und so gibt es auch Nacht- und Morgenaufnahmen vom Liegeplatz aus. Und von meinem Morgenspaziergang aus dem Fischerhafen von Gorino, der sich zur Bucht von Goro hin öffnet.

Nach der Karte ist es nur die schmale Zunge Scannone, die den Po vom Sacco di Goro trennt. Sie ist in neuerer Zeit durch die Ausweitung des Deltas nach Südosten entstanden. Die Bucht erstreckt sich über 2.000 ha und ist durchschnittlich 60-70 cm tief, an der tiefsten Stelle 2 m, der Salzgehalt ist sehr unterschiedlich. In ihr leben zahlreiche seltene Vögel, im Wasser werden Miesmuscheln und Austern gesammelt sowie Meeräschen, Aale, Goldbrassen und Seebarsche gefangen.

VI.

Von Flussarm zu Flussarm

Den Po di Gnocca aufwärts zum Po di Pila. Montag, 24. April.

Am Morgen lässt uns ein naher Supermarkt unsere Vorräte wieder ergänzen. Denn auch das Leben an Bord darf nicht zu kurz kommen. Sind die Schätze verstaut, heißt es um 09:05 Uhr „Leinen los!“ und es geht wieder weiter, dem Leuchtturm am Meer, dem Faro di Goro entgegen. Das Gebiet um den Leuchtturm ist geschützt, da hier zahlreiche seltene Wasservögel nisten. Um 09:35 Uhr verlassen wir den Po die Goro und verschwinden im Schilf. Denn aufs Meer hinaus zu fahren, ist uns nicht erlaubt.



Aus dem Schilfkanal gleiten wir fast unmerklich in den nächsten Arm des Deltas, den Po di Gnocca, ohne Schifffahrtszeichen, aber viel Naturbelassenes, viele Fischer mit eigenen Markierungen. Vor der Pontonbrücke bei S. Giulia verleitet uns eine ordentlicher Anlegeplatz zu einem Siesta – Halt. Um 10:35 Uhr sind die Leinen fest und wir ziehen uns bis 13:10 Uhr hinter den Damm zurück. Wir sehen uns ein bisschen um und finden einen charakteristischen Blick in die Ebene des Podeltas, sozusagen das ultimative Landschaftsfoto. F. geht sogar bis zur Pontonbrücke.

Wir, seine drei getreuen Bootskameraden beschließen derweilen, dass F. als Dank für diese Siesta - Leistung unter der winzigen Zugbrücke durchmanövrieren darf, die auf unserer Uferseite hochgeklappt wird. Wir übersehen nur fast dabei, dass wir vor und nach der Durchfahrt mit Drahtseilen zu raufen haben, die verdammt knapp über unserem Boot gespannt sind.

Auch hier sehen wir bestenfalls die Dachfirste der Häuser hinter den Dämmen. Vor Donzella sind die Ufer wieder naturnah, mit Sandbuchten, Schilf, eingetauchten Bäumen und Uferbrüchen. Aber an den Orten auch herausgeputzte Hütten zum Verkauf.

Bevor wir bei einheimischen Fischern anlegen, verlassen wir den Po di Gnocca und fahren um 15:10 den großen, breiten Hauptarm zwar nicht hinauf, sondern zunächst einmal in Richtung Meer. Der Name Po die Venezia, den er trug, wo wir ihn in den Po di Goro verlassen haben, hat hier schon auf seinen zweiten Namen, Po di Pila, gewechselt. Links, kaum merkbar und für die meisten Schiffe nicht mehr geeignet, ist der alte Lauf des Hauptstroms, des Po di Maistra zu sehen.

Rechts, hinter dem Damm, zieht sich Cá Tiepolo dahin, da und dort ein Turm, ein Kran, ein Schlot oder das Dach eine hohen Hauses, das ist alles, was wir sehen können. Wir schauen aber mehr nach Anlegeplätzen aus. Wenige sind es nur, aber verbotene oder nicht geeignete. Was tun? Vielleicht haben wir an dem Steg, hinter dem kleine Boote liegen, eine Chance. Da gibt es eine Hütte mit der wenig italienischen Bezeichnung „Fischer-Treff“. Wir legen nach 30 km um 15:30 Uhr an, gehen in die Stadt und stärken uns zunächst einmal. Der Damm trennt die Wasserwelt von der Landwelt, aber er verbindet sie auch. Als wir zurückkommen, hören wir schon vertraute Sprachklänge. Sie entstammen dem Mund des hausmeisterlichen Verwalters Franz aus dem Weinviertel, des einen Fischers aus Deutschlandsberg, des anderen aus Oberösterreich und so weiter. Also ein Österreicher-Camp für Sportfischer. Wir dürfen gegen einen Obulus von 10€ bleiben und öffnen eine Weinflasche. Wir haben ja unseren Kühlschrank dabei.

So manche Geschichten gibt es zu hören, wohl auch Fischerlatein und moderne Mythen. Solche Fischer-Camps soll es am Po di Pila viele geben. Der Fischreichtum dieses Gebietes sei legendär. Aus aller Herren Länder kommen die Sportfischer, um sich in ihrer Fangkunst zu messen. Der Wels oder Waller kann zur Fischerehre nicht groß genug sein. Fotos lassen vermuten, dass die 150 kg, von denen sie erzählen, nicht gelogen sind, nicht einmal beim Spitzengewicht von 210 oder gar 250 kg. Verblüffend ist, was damit geschieht. Italiener essen diesen Fisch nämlich nicht, und ihn nach

Hause mitzunehmen, ist kaum möglich. Also wird der Fisch, nachdem er sich ergeben hat und mit seinem Bezwinger fotografiert wurde, wieder in sein Element zurückgebracht. Ein besonderes Erlebnis sei der Zug der Meeräschen, die zu bestimmten Zeiten bis hierher kommen und das Wasser förmlich zum Kochen bringen. Drückt das Meer herein, könne die Tide von allgemein 80 cm bis auf 1 m und extrem bis 1,5 m steigen.

Eine Muschelmafia gebe auch, erzählt Franz. Zwei Boote, die kein Polizeiboot oder Naturschutzorgan einholen kann, kommen manchmal des Nachts. Das eine saugt den Boden nach Muscheln ab, das andere dient der bewaffneten Schutzmannschaft. Alle sind nachtschwarz gekleidet und tragen Schimützen.

Als wir in Ariano in der Siesta am leeren Platz gesessen sind, haben wir uns wie in einer Filmkulisse gefühlt. Nun hören wir auch die Geschichte von Don Camillo und Pepone in Cá Tiepolo dazu. Wie fast überall am Po, gebe es auch hier einen kommunistischen Bürgermeister, der in einem stattlichen Rathaus mit Turm und Glocke residiert. Der Pfarrer habe aber keinen Campanile bei seinem Gotteshaus. Dennoch läuten hier täglich Glocken mit dem schönsten Geläut. Und wir prüfen es, der Klang geht weit hinaus in die Ebene. Wie das?

Auch die harten Rauchverbote werden beredet und die strengen Naturschutzbestimmungen. Ab Porto Viro und Taglio gebe es keine Schifffahrt mehr am Po di Pila. Ausgenommen seien nur Berufsfischer und Touristenboote. Am Po di Gnocca haben wir schon Fischer gesehen, die die Netze fast über die ganze Breite des Flusses spannen, aber wir werden es auch am breiten Po di Pila erleben. Nach dem Abendessen in der Stadt ist es in der Hütte finster, die Fischer sind schon draußen, also lassen wir einmal unser Bordleben hochleben. Ein sehr gemütlicher Abend zieht sich dahin, fast bis die Fischer wieder zurückkehren.

VII.

Venedig vor Augen – Chioggia erleben

>Flucht< in die Laguna Veneta. Dienstag, 25. April.

Am nächsten Morgen riecht der Kaffee schon um 06:40 Uhr aus der Bordküche. Langsam kommt Leben auf im Boot. Dass ich

trotzdem auf meinen Morgenspaziergang nicht verzichte, wird geduldet, aber am Damm spielt ein so kräftiges vielstimmiges Vogelkonzert, dass ich nicht wüsste, wie der Tag schöner beginnen könnte. Als ich mich dem Boot nähere, läuft bereits der Dieselmotor. Die Leinen sind um 07:00 los. Wir fahren aber nicht das Tolle-Ufer weiter entlang in Richtung Meer, sondern den Fluss aufwärts, wo er wieder in den Po di Venezia übergeht. Das Gefühl ist großartig. Die weite, schimmernde Wasserfläche, die immer wieder leicht variierenden Baum- und Strauchränder, kleine, fein modellierte Nischen und Sandzungen. Dann wieder das Ufer sichernde dunkle Steinklumpen, eingebunden in Gräser und Büsche.

Um 09:25 Uhr ist Taglio di Po erreicht, an einer zugewachsenen, verlassenen Anlegestelle machen wir die Leinen fest. Porto Viro am gegenüberliegenden Ufer bleibt von Wäldchen verdeckt. Nur das Industriegebiet reicht bis zum Fluss. Der Stadtbummel in Taglio di Po wird zum Feiertagserlebnis. Es gilt, der vor 61 Jahren erfolgten Befreiung Italiens zu gedenken. In selbstverständlicher Würde versammeln sich die Bürger vor dem Rathaus und bieten alles auf, was solche Feste brauchen.

Dann heißt es um 10:40 Uhr wieder „Leinen los!“. Der Po di Venezia ist uns zum Programm geworden. Wir haben wieder die Stelle erreicht, an der wir in den breiten Arm eingefahren sind, und verlassen wir ihn nun wieder. Wir fahren in die Biconca di Volte Grimana ein, geben dem Po di Levante die Ehre und schwenken kurz darauf in den Canale Po Brondolo ein, der uns in Richtung Lagune von Venedig, zunächst aber bis zur Adige/Etsch führt. Da wir nämlich auf der geplanten Route nur wenige Anlegestellen gefunden haben, haben wir die vorgesehene Reise bereits heute beendet. Außerdem muss H. am Donnerstag zum Flughafen, weil ihn berufliche Pflichten nach Wien rufen. Daher fahren wir noch gemeinsam mit ihm bis Venedig. Der Kanal führt uns nun dorthin.

Die Eintönigkeit der Ufer wird durch Brücken, auch eine für die Eisenbahn mit Hebewerk, unterbrochen. Durch die Conca Cavanella d´Adige Destra kommen wir in die Etsch und durch die Conca Cavanella d´Adige Sinistra aus ihr wieder heraus. Um 12:20 Uhr sind die Leinen in Cavanella fest. Siesta.

Nach einem gediegenen, nicht gerade billigen Mittagessen in diesem feiertägig verschlafenen Dorf gönne ich mir noch einen Blick auf die Adige/Etsch. Das nächste Stück Kanal vor uns trägt nun den Namen Canale di Valle, und zur Weiterfahrt lösen wir um 14:10 Uhr die Leinen wieder von der Kaimauer der dortigen Wasserbauverwaltung. Mit leichten Bögen wird die Endlosigkeit der Wasserstraße gemildert, die bis zum nächsten großen Fluss, der Brenta führt. Vor der Mündung des Kanals wird er etwas belebter, bis die Wässer ungehemmt ineinander fließen und der Blick flussabwärts frei wird.

Vor der Conca grande di Chioggia heißt es warten, dann können es die Bootsfahrer gar nicht mehr erwarten. Auch die Wartenden auf der anderen Seite sind nicht anders. Dafür bekommen alle vom frisch hochgezogenen Schleusentor eine kleine Dusche aufs Haupt. Wir kommen, gleichsam vom Lagunenwasser getauft, in eine ganz andere Wasserwelt.

Der brackige Geruch des Wassers, die vielen morsch-modrigen Holzstämme, meist zu dritt zu Dalben zusammengefügt, die die Fahrrinne begrenzen und beliebte Ausguck-Plätze für die Möwen bieten. Im flachen Wasser gibt es, zumal bei Ebbe, sandig-grüne Teppichmuster, auf denen Möwen stolzieren. Oder sie erscheinen wie Meerwiesen. Wenn sie überflutet sind, sieht es aus, als ob die Möwen übers Wasser gingen.

Wir fahren nun den Canale Lombardo entlang, dessen „Ufer“ unter Wasser liegen. Links die Lagune Valle della Dolce, rechts die endlosen Hafен- und Betriebsanlagen von Chioggia, der zweitgrößten Stadt in der Lagune. Mitten drinnen finden wir gegenüber einem hervorragenden Restaurant einen freien Platz zum Anlegen, machen die Leinen um 16:00 Uhr nach 43 km fest und bleiben bis zur Weiterreise am nächsten Tag völlig unbehelligt. Das Boot aber wird oft von den vorbei Flanierenden bestaunt.

Die Nacht ist herein geglitten und als das Restaurant schließt, steigen wir ins Boot. Zeit der Diskussionen über Gott und die Welt und speziell über den inneren Zerfall historischer Hochkulturen, die zu meist erst nach dem Niedergang eine leichte Beute für Angreifer wurden. Wie läuft so ein innerer Zerfall ab, und kann man etwas

dagegen tun, sind die Fragen, die ein Buch zu diesem Thema aufgeworfen hat. Aber der Schlaf ist stärker als die Ideen...



Tagwache um 07:00 Uhr, Frühstück, Einkauf und Leinen los um 09:25 Uhr. Die Reise geht am Rand der Lagune weiter, die nur durch eine schmale Landzunge vom Meer getrennt wird und durchwegs besiedelt ist. Stellenweise ist sie durch bis zu 500 Jahre alte Mauern ersetzt. Unweit von Chioggia ist eine für Hochseeschiffe große Öffnung: Porto di Chioggia. Auch bei Malamocco und Venedig sind solche Tore, die nun zum Schutz von Venedig tatsächlich Tore oder vielleicht eher wasserbautechnisch komplizierte Sperrwerke werden.

Venedig sehen und – nächtigen. Mittwoch, 26. April.

Verbreiteter Dunst versieht alles mit einem Schleier. Die vielen Dalben verwirren mich, oft scheint mir nicht klar, auf welcher Seite nun die Rinne tatsächlich verläuft. Vor ganz seichten Stellen gibt es zwar auch Tonnen zur Warnung, aber wenn man sich vorstellt, dass in den Jahrhunderten venezianischer Macht und Herrschaft die versteckten Flussbette nicht markiert waren, dann kann man verstehen, dass die Stadt sicher war. Denn jeder anschleichende Feind blieb hilflos stecken. Die Hauptwasserstraßen werden erst seit der Zeit der großen Containerschiffe und Tanker tief ausgebagert. Die Fischer haben ihre Schuppen nicht im Ort, sondern jenseits der Fahrrinne. Uns verleitet ein schöner Liegeplatz, die Leinen um 11:00 Uhr für eine halbe Stunde Pause in Alberoni festzumachen. Nachdem wir die Orte mit bunten Häusern und klingenden Namen passiert und die Schiffs(auto)bahn von Malamocco nach Mestre überquert haben, erreichen wir den berühmten Lido di Venezia.



Filmpalast



Hotel des Bains

Nach einer kurzen Passage auf einem kleinen Kanal legen wir um 12:35 Uhr beim Casino an, und H. lädt freundlich zum Landgang ein. F. missversteht offenbar diese Einladung, stürzt am Filmpalast vorbei zum leeren Strand der Schönen und Reichen und wirft sich, im Anblick des Hotels des Bains, wo Luchino Visconti 1970 den Film über die Thomas-Mann-Novelle „Tod in Venedig“ gedreht hat, ins Meer. Die geschätzten 18°C Wassertemperatur haben F. zu Fotos vom an Muscheln reichen Strand ermuntert.

Nachdem die Leinen am Casino um 13:25 Uhr gelöst sind, passieren wir noch ein paar Inseln, grüßen Hausboot fahrende Artgenossen und fahren nach Venedig ein, bis zum Markusplatz vor und zurück bis zur Insel S.Elena, wo wir auf der dem Zentrum abgewandten Seite in den Hafen einfahren. Hier gibt es kein Wildparken. Aber in Anbetracht der Hotelpreise in Venedig sind 3 € pro Mann und 51 für das Boot nicht der Rede wert. Frischwasser bekommen wir auch, Strom erzeugt ja unser Motor selbst.

Um 14:30 Uhr nach 31 km ist das Schiff angebunden und wir geben uns der Siesta hin, diskutieren ein wenig über Venedig und vergessen dabei nicht, dass hier, wie übrigens auch in der Millionenstadt Mailand, noch immer keine funktionsfähige Abwasserreinigung vorhanden ist. Dann wandern wir um 17:00 Uhr bei noch immer 30°C im Schatten durch S. Elena und am Ufer entlang ins Zentrum, um neue Eindrücke von alten Erinnerungen und Erlebnissen zu gewinnen.

Wir sehen die Baustelle und studieren die Tafeln über den Bau der komplizierten Entwässerungsanlage für den Markusplatz. Im wechselseitigen Zusammenwirken mit den Toren zwischen Meer und

Lagune soll eine weitere Bedrohung der Stadt zumindest verlangsamt werden. Erbe und wohl auch Sparkasse der Menschheit, von im Schnitt 30.000 Übernachtenden pro Tag besucht, von elf Millionen pro Jahr. So ist für Gedränge gesorgt, auch wenn die ansässige Bevölkerung von einst 170.000 auf 60.000 gesunken ist.

VIII.

Da waren´s nur mehr drei

Vom Brentakanal über die Schiffs(auto)bahn nach Chioggia.

Donnerstag, 27. Mai.

Am Morgen erwachen wir bei Nieselregen, und nach dem Frühstück heißt es, von H. Abschied zu nehmen. Wir starten um 09:05 Uhr und winken einander nochmals zum Abschied zu, als er zufällig über die Brücke geht, von der wir gestern in die Menschenmassen vor den Touristschiffen geblickt haben. Die Fahrt durch Venedig ist infolge der sich in alle Richtungen brechenden Wellen eine einzige hektische Schaukelei.

Südlich von Chioggia, vor der großen Schleuse, haben wir die Brenta gequert. Dieser Fluss wurde, ebenso wie die Sile im Norden, um die Lagune herumgeleitet. Wie auch der Hauptarm des Po schon 1604 um 40 km nach Süden verlegt worden ist. Der alte Lauf der Brenta ist aber nicht verloren gegangen, sondern lebt als Naviglio Brenta oder Brenta-Kanal weiter. Dorthin wollen wir noch am Rückweg hinfahren und schwenken um 10:10 Uhr in diese Wasserweg südlich von Mestre ein.

Die Kammerschleuse von Moranzani ist das Tor zu einem Wasserlauf, der die Vorzüge des Hausbootfahrens deutlich macht. Male-risch gewunden im Lauf des ehemaligen Flusses, zwischen den Gärten der Häuser, durch die Dörfer. Vor der Drehbrücke von Malcontenta al Ponte legen wir 11:05 Uhr an. Der Name weist auf Unglückliche infolge Überschwemmungen und Unglücksfällen oder auf Unzufriedene hin, die, weil sie nie genug hatten, gegen den Protest von Padua einen Kanal gebaut haben. Teilweise lässt sich die Malcontenta-Unzufriedenheit auch auf uns übertragen, weil hier die berühmte Villa Foscari von Baukünstler Palladio steht. Schon seit meiner Studentezeit will ich eine Villa von ihm sehen. Doch am Parktor ist es vorbei mit der Vorfreude. Wir sind zu früh im Jahr hier und wären auch zu spät am Tag.



Die >schöne< Fahrt

Also bleibt als Trost nur das Mittagessen, in meinem Fall ein herrliches Risotto mit Meeresfrüchten. Um 13:35 Uhr machen wir die Leinen los und fahren den gewundenen, baumbestandenen Kanal zurück, bis wieder das Industriegebiet auftaucht, das von Mestre bis hierher reicht. Um 14:05 Uhr sind wir an der Schleuse Conca di Moranzani und fahren zwanzig Minuten später in der Lagune in die breite, beleuchtete Fahrrinne nach Malamocco ein.

Das Nieseln wird zum Regen, die Sicht wird schlechter, und es kommt ein scharfer Nordwind auf. Die heftigen Wellen schlagen backbord hart an das Boot. Es ist wie Wellenreiten in der Schiffs(auto)bahn. Irgendwann reicht es mir und ich versuche, das Steuer im Inneren zu bedienen. Dort ist es zwar trocken, aber trotzdem nicht so angenehm. Ich schätze einfach die Rundumsicht, auch wenn sie trüb ist. In der Schiffs(auto)bahn Mestre – Porto di Malamocco sind Begegnungen kein Problem, auch wenn es bei der Kreuzung mit dem Kanal am Rand der Lagune auf ersten Blick schwierig scheint, das behäbige, von zwei Schleppern manövrierte Ozeanschiff zu überholen. Weiter geht es an den oft bunten Ortsbildern von S.Pietro in Volta, Porto Secco, Pellestrina. Durch den Canale Pellestrina und den Canale di Cá Roman gelangen wir um 16:45 Uhr nach 40 km wieder nach Chioggia, wo wir die Leinen am selben Platz vor demselben Restaurant festmachen, wo wir sie gestern in der Früh gelöst haben.

Rückkehr in den Heimathafen des Bootes. Freitag, 28. April.

Nachdem uns der Streik der Schleusenwärter zwischen 10.00 und 18:00 Uhr einen unfreiwilligen neuerlichen Aufenthalt in Chioggia

beschert, betrachten wir das als Glücksfall, den wir als lange Siesta genießen. Wir beginnen mit „Leinen los!“ um 09:10 Uhr, aber nur, um auf die andere Seite der Altstadt zu fahren und eine Viertelstunde später an der Verbindung zwischen ihr und Sottomarina anzulegen. Landgang mit Blick auf den Strand von Sottomarina, der gerade für die Saison gerichtet wird und manch skurrile Anschwemmung zeigt.

Da wir uns unsrem Schicksal nicht restlos ergeben wollen, lösen wir um 15:42 Uhr schon die Leinen und umfahren Chioggia im Westen. Wir sehen wieder das gestrandete Schiff, das offenbar von der Fahrinne abgekommen ist, und blicken nochmals auf die Wiesen im Lagunenmeer und zu den übers Wasser stehenden oder auf den Dalben thronenden Möwen. Die Conca Grande di Chioggia erreichen wir nicht nur um 16:13 Uhr, sondern können auch durchfahren. An den nächsten Schleusen bei der Querung der Etsch müssen wir zwar warten, aber ein paar Minuten vor 18:00 Uhr kommen wir auch dort weiter. F. gibt dann Vollgas, um den Kollegen abzuhängen, der offenbar auch die Nuova Marina di Po Levante anfährt. Das findet zwar nicht allgemeine Zustimmung, aber am Ziel werden wir ihm dankbar sein, wenn wir nahe dem Ausgang einen Liegeplatz bekommen und unser Gepäck nicht weit zu schleppen brauchen. Nach 35 km machen wir um 19:40 die Leinen fest und erleben im nahen Restaurant noch eine sehr eigenwillige ländliche Musikveranstaltung mit Werbung oder umgekehrt, doch es zeigt uns die Lebensart und das Temperament der Menschen und beschert uns viele Möglichkeiten zu Beobachtungen.

Ausklang. Samstag, 29. April.

Insgesamt sind es 260 km gewesen, das bedeutet bei 33 Motorbetriebsstunden einen Schnitt von 7,9 km/h. Die Entschleunigung hat also stattgefunden. Wir haben um 07:30 Uhr alles fertig gepackt, aber da gibt es noch keinen, dem wir das Boot übergeben könnten. Um 09:17 Uhr benutzen wir nach einer Woche wieder N.s Landfahrzeug. Und verfallen wieder der Beschleunigung auf die zehn- bis siebzehnfache Geschwindigkeit.