

Der Nordosten Italiens, ein Erlebnis der besonderen Art

Bericht Kurt Frey

Fotos Kurt Frey und Peter Morgenthaler, Juni 2007

Erste Etappe, über den Canale Litoranea Veneta bis Aquileia.

Die Bootsübernahme in Casier

Das Städtchen Casier liegt am Fluss Sile, etwas südöstlich von Treviso und ist dank GPS und etwas Aufmerksamkeit recht einfach zu finden. Schwierig wird es mit der Charterbasis, nennt sich diese doch ganz anders als die Firma auf unseren Verträgen und sie ist den Einwohnern völlig unbekannt.

Wir finden die Basis dann doch und verträdeln dort beinahe 3 Stunden, bis wir die Abfertigung endlich hinter uns haben.



Gegen 18.00 Uhr können wir die Leinen dann endlich lösen und uns auf den Weg nach Casale sul Sile machen. Dort angekommen, vollführt unser Bootsführer einen wunderschönen Schlenker über Steuerbord, um am schönen Anleger des Städtchens festzumachen. Was leider nicht wie vorgesehen gelingt, musste er doch feststellen, dass die Strömung wesentlich stärker

ist als angenommen. Eine Erfahrung, welche uns 2 Wochen lang begleitet und durch die sträflich schwache Motorisierung der Mietboote nicht harmloser wird. Zudem funktioniert der Bugstrahler auf unserem Boot nur auf die eine Seite. Welche ist es schon wieder? Lassen wir es, denn schon bald sind wir unterwegs zur Piraten-Trattoria am südlichen Ende der Stadt und schwelgen in Pizze mit Meeresfrüchten und anderen Köstlichkeiten. Es ist überraschend gut und überraschend günstig. Auch diese Erfahrung bleibt uns während der ganzen Expedition treu.

Frühe Tagwache,

schliesslich sind wir hier nicht in den Ferien. Nach dem Frühstück mit feinem, frischem italienischem Brot geht es weiter zu Tal. Nach dem Kraftwerk von Quartino d'Altino vermindert sich auch die Strömung und wir gondeln der Schleuse von Porte Grande entgegen, lassen diese dann steuerbords liegen und biegen in den Taglio del Sile ein. Auf dieser Strecke geniessen wir erste Aussichten auf die eindrückliche Laguna di Venezia mit ihren unzähligen Inseln und stehen unverhofft vor dem ersten grösseren Hindernis, der Schwimmbrücke von Caposile, welche schon nach 20 Minuten ohne spezielle Kommentare für uns geöffnet wird. Wir beeilen uns bei der Durchfahrt, da schon wieder die ersten Autos hupen und verpassen beinahe die Abzweigung in die Veccia Piave, wo uns gleich die erste Hubbrücke erwartet. Es wird mit der Höhe etwas kritisch, doch das Boot vor uns geht die Sache mit viel Schwung an. Sie waren auch danach überzeugt, dass höchstens 2 cm gefehlt hätten, wir klappten dann die Persinning freiwillig von Hand herunter.



Der Piave Veccia begrüsst uns als kleines Naturparadies, abwechselnd mit wilder Flusslandschaft, ausgedehnten Feldern und einer kleinen Ortschaft mit Ristorante. Dieses können wir leider nicht berücksichtigen, doch schalten wir bald darauf in Musile di Piave den Mittagshalt ein.



Kaum haben wir abgelegt, wird es wieder kritisch, die Hochwasserschleuse zum Fiumje Piave ist zwar offen, doch zieht sich die Flut zurück, was einen starken Sog zur Folge hat. Es gelingt uns mit den Zuckerwassermotoren knapp, die Schleuse zu passieren. Auf dem Fluss wird es wieder gemütlich, wir haben Platz in Hülle und Fülle und kommen sehr gut vorwärts wenigstens bis zur Schwimmbrücke vor Jesolo. Diese öffnet sonntags grundsätzlich nicht!



Was tun? Wir lassen unseren "italienischen" Colonello von Bord, welchem es gelingt, den Wärter der sehr stark frequentierten Brücke von der Notwendigkeit unserer Passage zu

überzeugen. Dieser ist danach derart wütend, dass er selbst unser Trinkgeld verweigert! Um 18.00 Uhr sind wir am Meer und dürfen an der Bunkerstation des kleinen Hafens von Cortellazzo anlegen, können Wasser bunkern und sogar die Duschen im Hafen benützen. Feines Nachtessen mit ausgezeichnete Bedienung im kleinen Ort und etwas (viel) später angenehme Nachtruhe.

Von Cortellazzo über Porto S. Margherita und Caorle nach Concordia Sagittaria

Da sich der für das Boot zuständige

heute Morgen etwas verlaufen hat, geniessen wir mit knurrenden Mägen vorerst den wunderbaren Blick auf das Meer. Doch schon um 10.00 Uhr passieren wir die gefährlich halboffenen Tore der Conca di Bavedoli und befinden uns auf dem Canal Largon. Zuerst wird das Ufer noch von einigen Ferienhäusern gesäumt, welche jedoch bald von riesigen Feldern und stattlichen Gehöften abgelöst werden.



Nach einigen Kilometern stehen wir wieder einmal vor einer Drehbrücke. Der Colonello sattelt sein Stahlross und findet einmal mehr eine kleine Tafel mit der wichtigen und sogar richtigen Telefonnummer. Schon nach 1/2 Std. wird uns gütig die Durchfahrt ermöglicht, doch verlangt der Brückenwart € 18.00 pro Boot. Da an der Brücke jedoch steht, man hätte für die Öffnung 18 Euro zu bezahlen, verweigert der Colonello die Zahlung. Sie einigen sich dann auf 20 Euro. Danach wird es wieder gemütlich, sind wir doch hier Ende September alleine unterwegs.



An der Abzweigung des Canale Commessere und des Canale Livenza Morta belegen wir einen winzigen Steg im "Päckli" und unternehmen etwas gegen Hunger und Durst. Auch hier ist das Anlegemanöver nicht ganz problemlos, überrascht uns der Kanal der toten Livenza mit einer doch recht lebendigen Strömung. Was auch so seine Vorteile hat, kommen wir dadurch nach dem Essen zügig vorwärts, werfen in Porto S. Margherita einen kurzen Blick aufs Meer, zweigen in den Litoranea Venezia ein (Richtung Grado!) und befinden uns schon bald vor den Toren von Caorle und einer Verzweigung ohne Angaben. Unser GPS-Spezialist auf dem Propellerboot behauptet, es gehe nach links, doch ist eine niedrige Brücke im Weg, die Kanalprofis auf dem anderen Boot entscheiden sich gefühlsmässig für rechts. Immerhin kommen sie so zu einer Gratisrundfahrt in die Sackgasse des Fischerhafens von Caorle.



Bei näherem Hinsehen erweist sich die zu niedrige Brücke als drehbar. Nur, wo bleibt der Dreher! Doch unser Colonello stößt die zuständige Person auf, welche sich sogar nach einiger Zeit, wenn auch fluchend und zeternd und Verwünschungen ausstossend dazu aufrufen kann, die Brücke für uns zu öffnen. Doch wir stecken auch dies weg und werden bald danach auf dem Canale Nicèssolo o Canalon für alles entschädigt. Dieser prächtige Kanal mitten durch den Parco Lagunare di Caorle mit den schönen, alten Fischerhäusern und Natur pur ist wirklich zauberhaft. Doch wie beinahe alles hier endet auch dieser Wasserweg vor einer Brücke. In diesem Fall einer unbeweglichen Autobahnbrücke. Doch, oh Wunder, wir treffen auf Italiener, welche sich sogar auf Kanälen auskennen. Es gebe da eine

Möglichkeit, weiter nach Norden zu kommen, an der nächsten Abzweigung nach rechts, dann gleich nach der grossen Eisenbahnbrücke wieder nach rechts und dann alles sozusagen geradeaus bis Concordia Sagittaria. Nach kurzer Flottenbesprechung machen wir uns mutig auf den Weg, der ersten rechten Herausforderung entgegen!



Erstbefahrung Nr. 1

Bis zur Eisenbahnbrücke befinden wir uns auf einem breiten Kanal, danach wird es schmal und schmaler, Kurve folgt auf Kurve und unser Ausguck verkündet mehrmals das definitive Ende. Da jedoch nicht sein kann, was nicht sein darf, an ein Wenden ist nicht zu denken, kämpfen wir uns weiter gegen Norden, um bei Anbruch der Dunkelheit Städtchen und Brücke Concordia Sagittare zu erreichen.



Nachdem wir vertäut haben stellen wir fest, dass wir seit Cäsar's Zeiten die ersten sind, welche diese Siedlung lebend erreicht haben. Mit etwas Stolz essen wir danach die nach

Auskunft eines Schweizer Metzgers noch immer essbaren Rindsplätzli. Eine Expedition ist eine Expedition!!!!

Concordia Sagittara, Parco Lagunare, Canale Niccesolo o Canalon, Canale del Morto, Canale Cavanella, Litoranea Venetia, Tagliamento, Canale Tagliamento, Laguna di Marano



Die Rückkehr

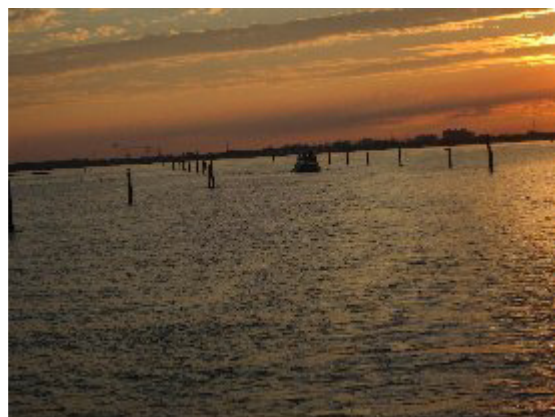
unseres Broteinkäufers beendet die Diskussion, ob der Colonello zwecks Öffnung der grossen Drehbrücke und der Weiterfahrt bis Portogruaro beim Bürgermeister vorsprechen soll. Die Brücke wird heute neu asphaltiert! Also geht es wieder meerwärts. Im Gegensatz zur gestrigen Bergfahrt, auf welcher uns über einige Kilometer die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel gefehlt hat, können wir heute bei höchstem Wasserstand ablegen und kommen sehr zügig voran. Es ist für uns immer wieder überraschend, dass selbst Flüsse bis 30 40 Kilometer ins Landesinnere von Ebbe und Flut betroffen sind, was besondere Sorgfalt beim Belegen erfordert. Die Rückfahrt durch die Seen des Parco Lagunare erfordert grosse Aufmerksamkeit, haben sich doch viele Boote, gefüllt mit Fischern und jeweils Dutzenden von Fischruten eingefunden. Die einen grüssen fröhlich mit der Weinflasche, andere fühlen sich durch uns sozusagen Ausserirdische eher gestört.



Schon bald haben wir den Wegweiser nach Grado vor uns und biegen in den Canal del Morto ein. Wir überstehen die Durchfahrt lebendig! Doch vielleicht verhungern wir ja bald, sowohl das Ristorante an diesem Kanal wie auch die beiden am Canale Cavanelle haben die Saison schon beendet. Einer meinte, die Besitzer seien alle schon in St. Moritz. Gegen 10.00 Uhr tauchte endlich Bibione Pineda mit seinem grossen Yachthafen am Horizont auf und damit eine gedeckte Gartenbeiz mit jenen freien Anlegestellen vor der Gartentüre. Das Essen war einmal mehr köstlich und den Preis wert, doch wurden die Vernünftigen einmal mehr abgestraft. Nämlich diejenigen, welche als Vorspeise einen nicht in der Speisekarte aufgeführten "Grünen Salat" bestellten. Dieser kostete dann € 12.00 pro Person.



Doch was soll es, wir fahren fröhlich weiter durch den Litoranea Veneta. Durch die geöffnete Conca di Bevazzana sinistra gelangen wir auf den Fiume Tagliamento, verlassen diesen jedoch bald wieder durch die ebenfalls geöffnete Conca di Bevazzana destra, um gleich danach vor einer geschlossenen Brücke zu stehen. Doch Wunder über Wunder, die freundliche Brückenwärterin eilt flugs daher, das Hindernis zu beseitigen. Ebenso freundlich teilt sie uns mit, dass wir uns nun auf dem Canale Tagliamento befinden, welcher für Boote wie die unsrigen eigentlich nicht befahrbar sei, da das letzte Stück in der Laguna die Marano sehr, sehr, sehr flach sei. Vielleicht, wenn wir es bei Flut, so um 18.00 Uhr versuchen möchten? Wir legen also nach der Brücke an und es kommt der grosse Moment des Colonello. Er macht sich auf, einen Tisch zu kaufen. Einen Tisch? Unsere Boote heissen "Elegance" und die Designer haben es so weit getrieben, dass die elegante Linie auf Deck nicht das aller-kleinste Tischchen zuliesst und das im sonnigen Italien! Erschwerend dazu kommt, dass es auch im sogenannten Salon keinen Tisch für alle, sondern nur jeweils ein kleines Tischchen für drei Personen gibt. Man hat fürwahr schon intelligentere Mietboote gesehen und Schönheit muss ja nicht zwingend dumm sein.



Die Sonne strebt schon bedenklich dem Horizont entgegen, als Peter endlich mit seinem Tisch angefahren kommt. Sofort werden die Leinen gelöst, der Höchststand der Flut steht kurz bevor. Eine Stunde später durchqueren wir die kritische Stelle mit einem Fingerbreit Wasser unter dem Kiel. Es wird nun sehr schnell dunkel und wir beschliessen, nicht nach Marano weiterzufahren, sondern den riesigen Yachthafen von Latisana Marina anzulaufen. Wo wir dann gleich zuvorderst glücklich zwei schöne Anleger mit Strom und Wasser finden. Einer nimmt denn auch gleich eine kalte Dusche. Da wir schon bei Dunkelheit in den Hafen eingefahren sind, verpflegen wir uns an Bord. Frühe Nachtruhe.

Latisana Marittima, Laguna die Marano, Laguna die Grado, Aquileia

Auf Grund

der frühen Nachtruhe von gestern sind wir zu früh aufgestanden. Die Bäckerei hat noch nicht geöffnet. Und dies in einem Hafen mit 3500 Booten. Die Saison ist endgültig vorüber, was auch Vorteile hat, finden wir doch nirgendwo eine Stelle, wo wir die Übernachtung bezahlen können. Sooo schade!



Mit furchtbar schlechtem Gewissen legen wir ab, werden aber danach gleich von einem stark auffrischenden Wind aus den Bergen, dem Tramontana in Empfang genommen und schaffen die Hafenausfahrt noch so la la. Ach, die lieben Zuckerwassermötorchen! Endlich draussen in der Lagune kommt mit Wind und Wellen so etwas wie Hochseestimmung auf. Wir nehmen die alte Venedig-Triest Verbindung durch die Laguna von Marano, vorbei an windgepeitschten Inselchen mit einsamen, verlassenen Fischerhütten. Wir sind alleine unterwegs, auf dem Grossschifffahrtskanal Auso Corno taucht kurz ein Ozeanfrachter auf und wir fahren auf dem Canale Anfora Veccia in die Lagune von Grado ein. Um bald darauf auf die Abzweigung zum Canale della Taipada zu stossen, wir biegen also nach Norden ab und folgen diesem Weg bis zur Mündung des Fiume Natissa. Auf diesem bleiben wir danach bis ans Ende seiner Schiffbarkeit in der grossen alten römischen Hafenstadt Aquileia. Seit etwa zwei Stunden scheint wieder die Sonne und wir machen uns daran, eine Trattoria zu suchen. Mit Erfolg, obschon es weit nach Mittag ist, werden wir noch bestens verköstigt.



Da die Stadt ein einziges grosses Museum ist, wenden wir uns der Kultur zu. In der Zwischenzeit hat ein schöner Landregen eingesetzt, deshalb besuchen wir die Kathedrale, welche mit dem grössten Mosaikboden Europas und einer grossen und sehr eindrücklichen Ausgrabung frühchristlichen Zeiten aufwartet. Einige Wetterfeste besuchen danach noch den römischen Hafen mit seinem 400 m langen zweistufigen Quai aus istrischem Stein mit noch immer intakten Steinpollern.



Bei unserer Rückkehr stellen wir fest, dass die Dachluken zwar korrekt geschlossen sind, die Boote aber dennoch unter Wasser stehen. Die eine Besatzung entschliesst sich zum Kauf von Kübeln, die andere behilft sich mit dem Colonello-Tisch! Auf meine spätere Reklamation bekam ich folgende Antwort: "Leider weißt der Boots-Typ Elegance diese Schwachstelle auf, da sich die Lage der Dachfenster leider nicht beseitigen lässt." Nachtessen an Bord und noch das eine oder andere Bier.

Aquileia, Grado, Laguna di Grado, Literaneo Veneto, Laguna di Marano, Marano

Für Boote

über 10 m Länge empfiehlt es sich, in der grossen Marina vor der Stadt anzulegen, mit unseren 12 m hatten wir beim Wenden noch einen Spielraum von 20 cm und dies mit defektem Bugstrahler.

Doch das Wetter war wieder vom Feinsten und wir rauschten gegen Süden, dem alten Fischerstädtchen Grado entgegen. Dauernd begleitet von einer bedrohlichen Schlechtwetterfront südwestlich von uns. Bis wir zwischen den unzähligen Fischerbooten in Grado einlaufen und mitten in der Stadt am Quai splendid anlegen, hat sich diese verflüchtigt und wir essen auf einem winzigen Plätzchen in der Altstadt zu Mittag.



Doch schon um 14.00 geht es weiter, die Lagune wartet unser und der nächste Fischerhafen, Marano. Einmal mehr geniessen wir die für uns Schleusenschiffer ungewohnte Weite der Lagune. Das Wetter verschlechtert sich wieder etwas, doch können wir am frühen Abend noch vor dem Regen in Marano belegen. Dies wiederum an einem für uns ausnahmsweise bewilligten Quai gleich am Haupthafen. Unsere Boote werden bestaunt und überall wird von sogenannten Hausbooten getuschelt, welche jetzt auch schon hier auftauchen. Wir sind alle etwas müde, zusammen mit der ausgedehnten Stadtbesichtigung von Grado war der Tag doch recht anstrengend, auch musste wegen de gegen Abend immer stärker werdenden Windes sehr konzentriert gefahren werden.

Für die einen

geht die Expedition dem Ende entgegen. Wir machen nochmals einen kurzen Schlenker über die Laguna die Marano, um dann über den Canale Cialisia den Fiume Stella in Angriff zu nehmen. Das Wetter wird immer besser und wir fühlen uns auf dem kleinen Flüsschen Stella wie zu Hause. Als dann noch das Ristorante al Fiume Stelle vor uns auftaucht, kann uns nichts mehr bremsen. Wir halten und legen an. Was danach kommt, ist die absolute Schlemmerei! Mühsam schleppen wir uns nach Stunden wieder zu den Booten, legen ein letztes Mal ab und fahren der schönen Stadt Precenicco und dem grossen Putzen entgegen. Ende des ersten Teils.



Zweite Etappe, von Precenicco am Fiume Stella über Venedig nach Treviso an der Sile.

Von Precenicco am Fiume Stella nach Latisana am Fiume Tagliamento

Samstag

Die neue Mannschaft auf Boot 2 will verständlicherweise so früh wie möglich wegfahren. Wir verzichteten also auf den Besuch der Kirche und nehmen in unanständiger Frühe Kurs auf Venedig.

Bei prächtigem Wetter befahren wir das Flüsschen Stella zu Tal und lassen schweren Herzens das Ristorante al Fiume Stella steuerbords liegen. Schon bald kommt die neue Crew in den

Genuss einer Fahrt durch die westliche Lagune von Marano, diese ist allerdings nur von kurzer Dauer, müssen wir uns doch beeilen, um bei Flut in den Canale Tagliamento und Canale Margharita einlaufen zu können. Kaum ist dieses Hindernis gemeistert, erwartet uns das nächste, die Brücke bei der Conca die Vevazza destra ist geschlossen, die Schleusenwärtern nicht auffindbar. Was wohl besser ist, hätte sie sonst das peinliche, unfreiwillige Wendemanöver unserer zwei Schifffahrts-Spezialisten mit ansehen müssen! Die zwei sollten doch allmählich begriffen haben, dass in dieser Gegend auch die Kanäle recht starke Strömung aufweisen. Nachdem es den beiden gelungen ist, das Boot nochmals um 90 Grad zu wenden, wird die Brücke geöffnet und wir gelangen nach dem Durchqueren der offenen Schleuse auf den Fiume Tagliamento.



Mutig fahren wir zu Berg, obschon auf unserer Karte eine Brücke mit dem Kommentar "non apre alle imbarcazione" eingezeichnet ist. Zu unserem Glück stellt sich bald heraus, dass diese wirklich nicht mehr geöffnet wird, da sie schon lange abgerissen wurde ... Ach der Tagliamento wird von recht hohen Dämmen gesäumt, doch wir geniessen die Fahrt mit den ab und zu auftauchenden Kirchtürmen hinter den begrünten Dämmen. So ganz nebenbei wird noch ein uns entgegenkommendes, führerloses Fischerboot ins Schlepp genommen und ein paar Kilometer weiter oben einem Fischer ausgehändigt, welcher verspricht, uns am Abend ein Glas Wein zu spendieren. Am frühen Nachmittag erreichen wir Latisana, welches sich hinter einem etwa 20 Meter hohen Damm verbirgt. Keine Spur von einer Anlegestelle, kein Poller, kein richtiger Baum doch weiter geh es nicht, der Fluss wird gefährlich untief! Es bleibt uns nur, mitten im Gestrüpp an einem etwas kräftigeren Stamm festzumachen. Das anschliessende von Bord gehen ist nicht eben einfach, doch werden wir bald dafür belohnt. Im hübschen Städtchen Latisana erwartet die Damen ein grosses Angebot von



Mode- und anderen Geschäften mit den dazu gehörenden Schaufenstern. Die Herren opfern sich einmal mehr und verbringen die Wartezeit notgedrungen in einer Gartenwirtschaft. Nach all diesen Strapazen kehren wir über den Damm zu den Booten zurück, machen uns landfein und essen in der Stadt einmal mehr ausgezeichnet.

Sonntag

Unser "Brotholer" hat heute wohl etwas Mühe, in der Stadt haben die Bäckereien geschlossen und der nach langem Suchen endlich gefundene Supermarkt öffnet erst um 08.30 Uhr. Doch schon kurz nach 09.00 Uhr legen wir wieder ab, es geht einmal mehr dem Meer entgegen. (Ruedi wird übrigens eine Woche später bei seinem erneuten Besuch von Latisana, allerdings mit dem Auto, feststellen, dass der Fluss beinahe kein Wasser mehr führt). Wir kamen offensichtlich nur so weit in den Norden, weil es kurz zuvor in den Dolomiten starke Niederschläge gegeben hat.



Es geht zügig zu Tal und unverhofft taucht steuerbords die Conca Bevazzano sinistra auf, welche offen steht. Danach befinden wir uns einmal mehr auf dem Litoranea Veneta, der Binnenverbindung zwischen dem Podelta, Venedig und Triest. Es folgt der Canale Cavanella und der Canale del Morto. Wir befinden uns wieder im wunderschönen Nauterschutzgebiet der Lagune von Caorle. Doch schon bald stehen wir wieder an. Eigentlich steht der Fiume Livenza auf dem Programm, doch wird die Hebebrücke bei Caorle nicht mehr bedient und die Brücke über den Canale Riello ist nach offiziellen Angaben nur für Boote unter 2.50 m Höhe zu befahren. Unsere Boote haben ohne Persening 3.30 m. Wir warten als Erstes den niedrigsten Wasserstand ab und passieren die Brücke dann mit 2 cm Reserve. Das Ganze hat etwas Nerven gekostet, weshalb wir beschliessen am schönen Steg bei den Ortschaften La Salute di Livenza und S. Giorgio die Livenza anzulegen. Zu unserer grossen Freude befindet sich gleich hinter dem Damm ein Supermarkt, weniger erfreulich sind die Treibstoffreserven auf unsren Booten. Maniana! Wir essen für einmal an Bord.

Nach Latisana

Montag - auf in die Berge

Obschon wir nun mehr als eine Woche unterwegs sind, scheint dieser Montagmorgen auf die Gemüter zu drücken. Die Mannschaften sind sich nicht schlüssig und es tauchen Fragen auf, weiter zu Berg oder zurück zu Tal? Der Expeditionsleiter versucht, von der Vermieter-Basis eine Auskunft zu erhalten, mit wie vielen Fahrstunden bei den Treibstoffanzeigern auf "Reserve" noch zu rechnen sei. Die erste Antwort: 5. Std. Dies erscheint uns nicht wahrscheinlich. Also fragen wir nach, wie viel Tankinhalt die Boote haben. Antwort: 200 lt. In diesem Fall muss es sich um extrem sparsame Boote handeln. Nochmaliger Anruf, mit der Bitte, die Angelegenheit nun endlich seriös zu prüfen. Nach einer Stunde der Rückruf: Tankinhalt 300 lt, Reserve 5 Betriebsstunden. Also machen sich der Colonello und der Brotholer auf zur nächsten Strassentankstelle und fügen mit requirierten Behältern so an die 100 lt Diesel zu den Booten. Mit dem Resultat, dass wir zwar weiterfahren können, die beiden oben erwähnten jedoch um ca. 10 cm längere Arme haben.



Solcherart neu aufgerüstet, beschliessen wir, die Fahrt in den hohen Norden nun doch zu wagen, als Erstes wird er Ort Torre die Mosto zwecks Mittagshalts anvisiert. Leider wird im Restaurant bei unserer Ankunft schon Siesta gefeiert. Wir verpflegen uns also an Bord. Danach geht es zügig weiter, den Bergen entgegen. Auch auf diesem Gewässer sehen wir nicht sehr viel von der Landschaft, doch finden sich hier, im Gegensatz zum Fiume Tagliamento doch ab und zu kleine Anleger, welche uns hoffen lassen, heute Abend irgendwo festmachen zu können.



Im Laufe des Nachmittags erreichen wir S. Stino di Livenza, doch kann uns dessen Kirchturm nicht überzeugen und wir richten den Bug wieder nach Norden, Motta di Livenza entgegen. Da wir seit unserer Abfahrt am Samstag noch keinen Menschen auf dem Wasser getroffen haben, kann uns auch hier niemand Auskunft gegen, ob und wie weit der Fluss noch schiffbar ist. Nach einiger Zeit wird das Gefühl immer stärker, dass die anvisierte Ortschaft nicht mehr existiert, dazu kommt, dass wir vor einer Abzweigung stehen, welche in keiner Karte eingetragen ist. Wir entscheiden uns für Variante "rechts" und siehe da, nach einigen hundert Metern kommt backbords eine wunderschöne Hochwasserschleuse in Sicht! Der Zugang zum Hafen von Torre di Mosto?



In der Tat, die italienischen Karten haben für einmal nicht gelogen! Ein Stadthafen, gebaut vom italienischen Militär, mit Slipway, festen Anlegern und Schwimmsteg, ein Traum wird wahr! Die eingezeichneten Wasser- und Stromanschlüsse sind leider ausser Betrieb, da der Hafen noch vor 3 Tagen 2 Meter unter Wasser stand. Man vergass, die Hochwasserschleuse zu schliessen.



Doch was solls, vor uns erhebt sich eine schöne alte italienische Stadtvilla und unser Colonello macht sich flugs auf, die Signora Dottressa zu bezirzen und ihr einige hundert Liter kostbaren Wassers abzuluchsen. Sein überschäumender Scharm bewirkt, dass die dit. Sign. Dott. flugs ihren Gärtner mit dieser Aufgabe betraut und endlich, endlich kann wieder einmal ausgiebig geduscht werden! Die Rechnung begleicht der Präsident mit einem Blumenstrauss und Schweizer Schokolade. Zum Nachtessen, ausnahmsweise einmal Pizza, ist nicht viel zu sagen, nur dass es wein weiter Weg war dahin - und wieder zurück ... und schon bald senkte sich die grosse Stille über den Hafen.

Von Latisana nach Caorle

Dienstag - die Trennung

Unter dem Motto im Frühtau zu Tale werden 2 Mannschaften gebildet, die Abteilung "Marine" und die Abteilung "Sport". Da es zu Tal bekanntlich schneller geht, treffen wir uns alle in S. Girgio di Livenza wieder zu einem kleinen Imbiss. Danach sattelt der Colonello ein weites Mal sein Stahlross, um zu prüfen, ob sich nun die Hebebrücke vor Caorle doch irgendwie öffnen liesse. Was leider noch immer nicht der Fall ist und uns wieder auf den Umweg über den Canale Riello und seine tiefe Brücke zwingt. Wir gehen diese erneut bei Niedrigwasser an, Heck voraus, da wir im Notfall bei der recht starken Strömung nur im Vorwärtsgang flüchten können. Es wäre nicht nötig gewesen, wir hatten verschwenderische 10 cm über uns! Also wieder Bug voraus zum Canale Litoranea Venta und auf diesem nach Caorle, wo wir gleich in den Nobelyachthafen einlaufen. Ein weiterer weiser Entscheid, wurden uns doch dort gleich die zwei schönsten Plätze zugewiesen. Das Schönste war aber

die gleich daneben liegende Tankstelle! Wobei wir beim Volltankten feststellten, dass beide vom Vermieter gemachten Angaben falsch waren und wir uns die Dieslschlepperei ohne Probleme hätten ersparen können. Doch wir wollen nicht grübeln und machen uns auf den Weg, um im ausgestorbenen Caorle eine Verpflegungsstätte zu suchen.

Mittwoch - Binnen und Meer

Zur grossen Überraschung des "Brotholers" findet sich selbst im Anfang Oktober beinahe ausgestorbenen Caorle eine Bäckerei mit besten Brötchen! Nachdem sich die ganze Equipe noch in den grosszügigen Duschen der Marina vergnügt hat, geht es frisch und voll (gebunkert) weiter, dem Wunschziel aller Crew-Mitglieder, Venedig entgegen. Klar, Caorle war früher ein reiner Fischerhafen, man begegnet hier wie an der ganzen Küste immer wieder einlaufenden Fischtraveller. Auf die Fischereiblockade, welche uns an der Einfahrt in die Literanea Veneta erwartet, sind wir nicht gefasst. Es gelingt dann mit viel gutem Zureden doch, uns die Durchfahrt zu erzwingen. Nach Porto Santa Margherita wechseln wir auf den Canale Commessera und sind wieder unter uns, des prächtigste Wetter und kein Boot auf dem Wasser unterwegs. Kann es sein, dass die Eingeborenen am 1. Oktober jeweils die langen Unterhosen anziehen und für sie die Saison damit gelaufen ist? Uns stört das natürlich nicht, eine Expedition ist immer alleine unterwegs! In Brain, bei der Verzweigung zum Canale Largon, macht dann auch unser Albergisto Bekanntschaft mit den heimtückischen Strömungen in den "ruhigen" Kanälen der Gegend, mangels Gegenverkehr hat seine Slalomfahrt jedoch keine Konsequenzen! Wir schenkten ihm dafür ein mitleidiges Lächeln. Doch zurück auf den Canale Largon. Wir nähern uns Torre di Fine und damit der Drehbrücke mit den seltsamen Tarifen. Da wir seit unserer letzten Begegnung mit diesem Hindernis die Tel.-Nummer der zuständigen Person kennen, ist die Anmeldung unproblematisch, schwierig wird es einmal mehr beim Bezahlen. Eine Brückenöffnung kosten 18 Euro, 36 € für zwei Boote also. Diesmal bleiben wir hart, 18.00 €, basta! Als wir der Dame androhen, mit nur einem Boot zu passieren und die Schliessung und Wiederöffnung der Brücke für das zweite Boot zu verlangen, kapituliert die Dame. Dafür erhält sie ein Trinkgeld.



Und schon befinden wir uns im Hafen von Cortellazzo, wo wir wieder an der Bunkerstation belegen dürfen. Die Spannung steigt, alles will schnell, schnell nach Venedig. Kein Problem, sollte man meinen, zwischen Cortellazzo und Jesolo liegen noch die 6 km des schnurgeraden und für Schiffe bis 300 t zugelassene Canale Cavetta, dann ein paar hundert Meter Piave Vecchia und schon sind wir in der Laguna di Veneta!

Wir sind guten Mutes, hat man dem Colonello während unseres letzten Aufenthaltes hier versichert, dass das Öffnen der beiden Hebebrücken auf Anruf bei der Polizia oder den Pompieri erledigt wird. Diese haben jedoch im Moment Mittagspause und sind wahrscheinlich nach 14.00 Uhr wieder zu erreichen. Nach einem ausgezeichneten Mittagsessen meldet sich dann tatsächlich ein Pompieri und erklärt sich freundlich bereit, uns die Brück zu öffnen. Wo wir denn hin wollen? Nach Jesolo? Ma queste e non possibile, da ist doch die neue Brücke, da kommt ihr mit den grossen Booten nie durch! Wieso fahrt ihr nicht an der Küste entlang, das ist viel einfacher!



Was tun? Die Mannschaft beginnt zu rebellieren, alle wollen nach Venedig und dies bitte sofort. Der nördliche Umweg über den Piave und Veccio Piave ist zu lang - bleibt uns also nur die "Hochsee". Kurzer Check der Boote und wir laufen aus ins Mittelmeer und folgen den ausgestorbenen Badestränden vor der Lido von Jesolo. Bei der Rückkehr in die Binnengewässer in Porto di Piave Vecchio hat sicher der eine oder andere aufgetan. Nach kurzer Fahrt schon stehen wir vor der Conca di Cavallino, wo wir sofort geschleust werden. Offensichtlich hat sich das Dilemma unseres Expeditionsleiters herumgesprochen. Schon bald belegen wir am schönen, neuen Steg von Cavallino. Vor dem benachbarten Bootshaus wird das Condoliere-gerechte Stacken geübt, was unser Expeditionsmitglied mit Pontoniererfahrung beinahe zwingt, auch mitzutun. Unbestätigten Zeugenberichten zufolge haben nach seiner Demonstration einige der Condoliere ihr Ruder verbrannt. Das Ende dieses

strapaziösen Tages verbringen die Meisten an Bord, nur ein kleines, unverbesserliches Trüppchen macht sich auf, um auswärts zu speisen. Und alle zusammen geniessen den wunderschönen Sonnenuntergang.



Von Cavallino nach Venedig

Donnerstag - endlich Venedig!

Schon im Morgengrauen trifft man die ersten Expeditionsteilnehmer auf dem Dorfplatz in der Nähe der Bäckerei. Keine 15 Minuten nach deren Öffnung heisst es schon "Leinen los". Venedig, wir kommen. Zuerst gilt es allerdings, sich bei dichtem Nebel auf dem sehr seichten Fosso durch die Laguna Falconera zu tasten. Doch bald bessern sich sowohl das Wetter wie auch die nautischen Gegebenheiten. und um 10.30 Uhr erreichen wir den verbotenen Anleger von Vignole, der Nachbarinsel von Venedig. Es scheint unmöglich, doch keine 15 Minuten später steht die ganze Crew landfein gemacht am Vaporetto-Anleger und landet noch vor dem Mittag in Venedig.



Hier trennen sich dann unsere Wege, weshalb ich auch nicht näher auf diese Exkursionen eingehen kann. Wer noch nie da war, musste unbedingt den Markusplatz sehen, wer schon mehrmals da war musste diesen auf keinen Fall nochmals sehen. Tauben gibt es auch in der Schweiz. Genossen haben es alle auf ihre Weise und am Markusplatz kam doch keiner vorbei. Dabei waren sich alle einig, dass die Stadt auf den Pfählen in der Nacht um einiges schöner sei als bei Tageslicht, wo der allgemeine Zerfall nicht mehr zu übersehen ist. Am Morgen danach kursierten allerdings Geschichten von mitternächtlichen Schnellboot-Taxifahrten mit Überschallknall und Ähnlichem. Schifferlatein entsteht bekanntlich, idem die Mannschaft an Land gelassen wird ...

Venedig, Murano, Burano, Torcello und Fiume Sile

Freitag, der Tag danach ...

Unser letzter Tag mit Vollpensum hat begonnen. Der "Brotholer" hat noch bei Dunkelheit mit dem Vaporetto nach Murano verholt um seines Amtes zu walten. Ungeachtet der übernächtigten Gesichter legen wir früh los und nehmen einmal mehr Kurs gegen Norden. Schon bläd grüsst Murano mit seinen Glasbläsereien. Da wir das Inselstädtchen schon auf unserer Vaporetto-Fahrt nach Venedig besuchen konnten, lassen wir es für einmal links liegen. In Burano kommen wir zu Unzeit an, zu spät für ein zweites Frühstück und zu früh für den Aperio. In Torcello ebenso, hier kommt das Problem mit den verbotenen Anlegern dazu. Nach Torcello erwartet uns der kilometertiefe Schilfgürtel der nördlichen Lagune von Venedig, man fühlt sich irgendwie verloren.



Wir sind schneller unterwegs als geplant und erreichen noch vor dem Mittag die Schleuse von Portegrandi. Hier wurde die letzten zwei Jahre ein grosser Yachthafen gebaut und wir entschlossen uns, hier anzulegen und an Bord zu essen. Kaum vertäut, teilt uns der Hafmeister mit, dass wir für diesen Mittagshalt € 15 bezahlen müssten. Also Leinen lösen und weiter. Nach kurzer Wartezeit werden wir geschleust und finden gleich um die Ecke auf der Sile zwei 1 A Poller, wo wird dann gemütlich essen.

Schon bald geht es wieder zügig zu Berg und schon im Laufe des Nachmittags treffen wir in Casale sul Sile ein. Da wir auf den Abend noch einige andere zurückkehrende Hausboote erwarten, belegen wir im "Päckli" und machen es uns gemütlich. Ebenso gemütlich wird unser zweiter Besuch in der Piraten-Pizzeria, wo uns einer namens Leo infolge Geburtstags mit Getränken freihält.



Und dann war da noch die Geschichte der

drei Wienerinnen

In zügigem Tempo kommen sie uns entgegen und entscheiden um die nächste Kurve, doch schon bald tauchen sie hinter unseren Rücken wieder auf. Offensichtlich wurden auch sie von der Strömung "mitgerissen". Sie versuchten nun, etwas oberhalb unserer im Paket liegenden Boote anzulegen, was zur Folge hat, dass sie, bedingt durch die Strömung, mit voller Fahrt quer auf uns zukommen. Unser Profi meistert die prekäre Situation in letzter Minute, indem er an Bord springt, das Steuer übernimmt und zusammen mit dem Brotholer und einem halbsbrecherischen Manöver das Boot am Quai vertäuen kann. Die drei nicht mehr ganz jungen Schwestern aus Wien sitzen völlig verdattert an Deck und überlegen sich, ihre Bootsreise hier zu beenden, hätte man ihnen doch gesagt, so ein Hausboot könne überhaupt keine Probleme geben. (Eigentlich wollten wir ihnen Leo als Lotsen mitgeben, doch dieser hat zu wenige Medikamente dabei).

Samstag, zum letzten

Nach kurzer Fahrt gelangen wir nach Casier, legen gekonnt rückwärts an und machen ein letztes mal fest. Womit eine wunderbare und abenteuerliche Bootsfahrt ihr Ende genommen hat. Die Rückgabe der Boote dauert inklusive Entladen kaum 1/2 Sdt. Einzig die Abrechnung des Treibstoffes gibt noch einige Probleme auf, doch was soll's.



Alles in allem

dürfen wir stolz sein, bringen wir doch nach immerhin 4 Erstbefahrungen die Boote ohne Schaden an die Basis zurück und kehren mit Eindrücken nach Hause, welche wohl noch lang nachwirken werden.

