

Viele der Wasserwege innerhalb der Lagune sind für Segelyachten mit etwa 2 Metern Tiefgang befahr- und besegelbar! Nur außerhalb der bezeichneten Fahrrinnen ist das Wasser meist nur noch knietief.

Text und Bilder: Hans Mühlbauer

„Ich hier arbeiten – you are on vacanza!“ begrüßt uns Oskar, der Schleusenwärter, und legt unsere Festmacher um die Poller. Der folgende nette Plausch verzögert den Schleusenvorgang deutlich, aber dann: Willkommen in der Lagune von Venedig. Die Schleuse von Pontegrandi trennt das Revier des Flusses Sile vom gezeitenabhängigen Brackwasserrevier der Lagune von Venedig, und von der Adria. Hier, im Süßwasser des Flusses, beginnt unser Törn.

Die Marina Portegrandi, unterhalb der Schleuse, kann jederzeit von der Wasserseite her angefahren werden. Hier wird besonders an Wochenenden emsig geslippt und gekrant. Es gibt Dauer- und Transitplätze für Boote und Yachten, Werkstätten, einen Kran, Laden und ein Restaurant.

Unser Diesel schiebt uns durch dieses so andersartige Revier. Am Ufer verstecken sich schmutzige venezianische Villen hinter Vorhängen von Trauerweiden und Uferschilf, gefolgt von weiten Landwirtschaftsflächen. Der Kanal führt nach einigen verschlungenen Kilometern durch flache, mit schütterem Gras bewachsene Salzwiesen in Richtung offener Lagune. Seewärts der Schleuse kreuzen gelegentlich Enten unseren Weg, eine Schwanenfamilie lässt sich von Spaziergängern füttern, und Herr Schwan faucht die Kinder Achtung einflößend an, wenn sie seinem Nachwuchs zu nahe kommen. Selten verscheucht uns ein entgegenkommendes Boot aus der Kanalmitte des „Canale Silone“, aber gelegentlich werden wir von einem Sportboot, das die vorgeschriebenen 5 Stundenkilometer Geschwindigkeit maßlos ignoriert, überholt, und von seiner Bugwelle geschüttelt.



Der Hauptkanal in Burano.

Die Crew ist ruhig, still geworden – verstummt durch die neue Erfahrung, die diese Lagunenfahrt aufzeigt: Die Kraft des Erlebens liegt in der Langsamkeit! Nicht schneller, höher, weiter, sondern die intensiven Eindrücke, die genau diese Trägheit des Fortkommens mit nur 5 Stundenkilometern erst zulässt. Das Auge hat Zeit, sich in die Details am Weg zu verlieren, der Mensch erfährt Fluss, Kanal und Lagune so, wie sie sind: behäbig, aber trotzdem immer in Bewegung.



Entschleunigung, um auch das angesagte Modewort noch zu erwähnen, ist die Devise. Durch die Lagune wasserwandern statt brausen. Sich auf das Slow-down außen und innen einlassen, und die Erholung beginnt. Das Rasen indes erledigen die Bewohner der Region: Mit ihren Motorbooten brettern sie jenseits aller ausgezeichneten Geschwindigkeitsbegrenzungen mit ordentlichem Wellenschlag – Eile ist in der Businesswelt geboten, bis die bebootete Polizia der Lagune die Kelle rausholt und für das Rasen zur Kasse bittet. Auch Radargeräte und Polizeikontrollen gibt es entlang der Wasserstraßen! Sobald der Wind es erlaubt, werden die Segel gesetzt und die Kanäle geräuscharm mit Windkraft durchpflügt.

Torcello

Torcello ist die erste bewohnte Insel der Tour. Hier geht die Crew auf Landgang. Die Läden haben bereits geschlossen, aber beim Gemüse-

händler sind noch Leute. Vorsichtig an die Ladentür gedrückt – sie öffnet sich – „Aperto?“ Und natürlich ist auch nach Ladenschluss noch geöffnet. Nach dem Einkauf werden wir durch die Seitentür freundlich zurück auf die Straße komplimentiert – „Polizia ... capisco...?“ Wenig später rennt der Besitzer eilig hinter uns her. „Scusi!“ – „Entschuldigung!“ ruft er und drückt dem verdutzten Skipper 3 Euro 18 Cent in die Hand. Das versehentlich zu wenig zurückgegebene Wechselgeld ... Der Skipper hätte es gar nicht bemerkt. So sind sie halt, die Italiener.

Es lohnt sich beim abendlichen Landgang, auf der Suche nach einer Taverne nicht gleich in das nächste Lokal einzufallen, sondern den Abendspaziergang bis in die zweite oder gar dritte Häuserreihe, weg von Flaniermeilen und Yachthäfen, zu den abgeschiedenen Ecken hin auszudehnen. Hierbei werden nicht nur die an Bord so untätigen Beine gelockert. Wenn man Glück hat, lugt nach einer Biegung, geduckt unter

hohen Bäumen und beschattet von emporrankenden Weinreben, ein Haus hervor, das eine gewisse Ähnlichkeit mit einem gastronomischen Betrieb aufweist. Auch beim Näherkommen kein Hinweis: kein Schild und keine Tische auf der Gasse. Erst drinnen entpuppt sich das Ganze als ein gemütlicher Schankraum, in dessen hinterem Teil im so wichtigen Pizzaofen schon das Feuer brennt. Hier bedient Mama und ihr Ehemann berät bei der Essenswahl. Dann beginnt er für uns sehr lecker zu kochen. Die Rechnung fällt trotz des zusätzlichen „Vino rosso de la Casa“ human aus.

Mazzorbo

Mazzorbo ist die nördliche Nachbarinsel von Burano und der nächste Stopp zum Übernachten nach einem geruhsamen Trip im betonten Fahrwasser zwischen den Salzwiesen der nördlichen Lagune.

Herrlich könnte es hier sein, ohne die Moskitos, die pünktlich zum Sonnenuntergang mitsamt ihren Großfamilien sirrend die arglosen Schiffer heimsuchen. Der Überfall, der sich täglich zur selben Stunde wiederholt, dauert glücklicherweise nur etwa eine halbe Stunde. Danach herrscht wieder weitgehend mückenfreie Luft – sei es, dass die Herden blutsatt schlafen gegangen sind, sei es wegen unseres energischen Spray-Einsatzes. Die Nacht verläuft ohne weitere Moskitoattacken. Zuvor kämpft der Skipper (wer denn sonst ...?) verbissen und langwierig, auf der Hafenummauer sitzend, um dem mitgebrachten kleinen Grill eine ordentlich heiße Glut zu entlocken, damit Koteletten, Zwiebeln und Auberginen schön auf dem Rost braten können. Dazu werden Salate und Vino Rosso gereicht, bis sich ein klarer Vollmond hinter dem schiefen Campanile von Burano in den Nachthimmel schiebt – dies-

mal in kitschigem Orange – sehr zur Freude des Skippers, denn die Bordfrau wird bei diesem einzigartigen Anblick sehr romantisch und anschniegsam.

Burano

Morgens um acht. Auf der Insel Burano ticken die Uhren seit jeher langsamer. Als der Skipper im kleinen Supermarkt an der Kasse versucht, mit seinen wenigen italienischen Sprachbrocken zu brillieren, freut sich die Kassiererin so sehr, dass der in gebrochenem Englisch und mit ausladend italienischer Gestik geführte Plausch erst durch den nächsten zahlungswilligen Kunden mit den besten Wünschen für einen geruhsamen Törn beendet wird. So sind sie auch, die Italiener. Burano besticht durch die quietschbunten Fassaden der Häuser und die feinen Häkelarbeiten, für die die Insulaner so berühmt sind. We-



Geparkt wird vor der Bar.



Letzte Tankstation vor dem Brenta-Kanal.

gen des Farbenfrohsinns und der Handarbeit lassen sich tagsüber, und besonders am Wochenende, die Touristen vom Vaporetto, der „Wasser-Straßenbahn“, also dem öffentlichen Nahverkehrsmittel, herüberfahren. Gegen Abend fällt das Eiland in seine müßige Lethargie zurück. Dann sitzen die Einheimischen auf den Terrassen der Cafés, Pizzerias und Trattorias entlang der Kanäle, die älteren Frauen oft mit Handarbeiten. Wer frei ankern möchte, kann dies nördlich von Burano tun. In der Region der Kreuzung des Canale Torcello mit dem Canale di Burano ist die gebaggerte Wasserfläche groß genug, so dass man im nördlichen Teil problemlos ankern kann. Nahe der Insel wuseln tagsüber die Vaporetti, Privatboote und die Passagierfähren rund um die Anleger – gegen Abend wird es ruhig. In einem wirklich abgeschiedenen Teil der Lagune taucht die kleine Klosterinsel „Isola del Deserto“ an Backbord an einer Kanalbie-

gung auf. Heute, am Montag, öffnen die Klosterbrüder die Pforten von Kirchen und Klosteranlage nicht. Somit landen auch keine Touristen-dampfer ihre menschliche Fracht an. Der schmale Zufahrtskanal und das Eiland verdösen diesen sonnigen Tag in Einsamkeit.

Certosa

Die Insel Certosa ist das nächste Etappenziel, denn dort wohnt und arbeitet ein alter Bekannter des Skippers: Mathias Lühmann, der einzige nichtvenezianische Bootsbauer, der bislang eine originale Gondel (als sein Meisterstück) gebaut hat. Sie wurde dann verkauft und ist immer noch in Venedig im Einsatz. Darauf kann der Bootsbau-ermeister wirklich stolz sein! Sein Arbeitgeber, die Firma „Vento di Venezia“, bewirtschaftet inzwischen die gesamte Insel Certosa samt der auf Holzboote spezialisierten Werft, Konstruktionsbüro, Restaurant, mit-

telalterlicher Klosterruine und einer kleinen und ruhigen Marina mit 100 Liegeplätzen, die Alberto Sonino als Hafenmeister verwaltet. In naher Zukunft schon soll die Marina ausgebaut und -gebaggert werden und dann weitere Liegeplätze, auch für größere Yachten, verfügbar machen. Praktisch: Gleich daneben befindet sich die die Vaporetto-Station am Ende eines langen Steges und der Wasserbus bringt die Crew in die Stadt Venedig zum Sightseeing.

Hochhäuser

Der Brenta-Kanal ist das nächste Ziel. Um dorthin zu gelangen, befährt man den breiten Canale della Giudecca, vorbei an der Kulisse von San Marco. Inmitten des hier üblichen Bootsgetümmels wird plötzlich zusätzlich ein 15-stöckiges „Hochhaus“ vorbeigeschoben! Eines der großen Kreuzfahrtschiffe vom Kreuzfahrtterminal bei Torcello. Dieser Tiefwasserkanal ist das

Fahrwasser für die Großschifffahrt. Viel ruhiger und verkehrsrärmer ist das Fahrwasser entlang der Südseite von La Giudecca – vorbei an alten Villen, einigen Werften und einem Hafenbecken, in dem die Müllabfuhrboote parken beziehungsweise ihre stinkende Fracht in große Schuten löschen. Kurz vor dem Kreuzfahrtterminal liegt noch die MS Carinthia VII längsseits am Kai. Sie ist mit 320 Fuß Länge derzeit die Nummer 13 der Superyachten, ursprünglich gebaut für Heidi Horten auf der Hamburger Lürssen-Werft. Dieses Monster hatte definitiv keinen Platz mehr am Anleger bei San Marco bekommen ...

Hier teilt sich die Fahrrinne. Der südwestliche Canale di Fusina führt quer über die offene Lagune zum gleichnamigen Ort. Nur die Dalben kennzeichnen das Fahrwasser – ohne sie würde die Yacht im Schlick stecken. Unmittelbar vor Fusina wird noch ein weiteres „Hochhaus“

an uns vorbeigeschoben: ein mega-großer Tanker, den zwei Schlepper durch den breiten und tiefen Canale Malamocco-Marghera bis zum Industriehafen und der Raffinerie bei Mestre bugsieren. Dann passieren wir die Bootstankstelle und laufen in den Brenta-Kanal ein. An Steuerbord türmen sich mehrstöckig an Land geparkte Sportboote, die von den Eignern am Wochenende ins Wasser gelassen werden. Und dann ist Ende mit der Bootsfahrt. Die Schleuse von Moranzani ist geschlossen – montags immer! Wie auch manch andere Brücke. Die Schleusenzeiten stehen im Revierführer, wenn man ihn aufmerksam lesen würde ...

Dafür gibt es zu essen in der einfachen Trattoria gleich nebenan und einen idyllischen Anlegeplatz unmittelbar vor dem Schleusentor. Dieses öffnet am kommenden Morgen pünktlich zum Dienstbeginn für die erste Schleusung. Segelyach-

ten können den Kanal ein Stück befahren, denn die ersten Brücken sind Drehbrücken. Alternativ lässt man seine Yacht hier und erkundet die Inseln mit dem hoffentlich vorhandenen Bordfahrrad. Keine Steigungen machen beim Radeln der Crew zu schaffen – es macht Spaß, ist gesund und wegen der häufigen Geschwindigkeitsbeschränkungen sogar schneller als die Bootsfahrt! Entlang des Brenta-Kanals stehen mehr als 40 Villen der betuchten venezianischen Familien, die sich früher von ihren Stadtresidenzen hierher zur „Sommerfrische“ rudern ließen. Teilweise ähneln die Villen eher kleinen Königsschlössern. Eine der ersten, und gleichzeitig eine der schönsten Villen ganz Italiens, ist die „Villa Foscari la Moncontenta“, nur eine knappe Motorstunde bergauf. Der Landsitz erhebt sich mächtig inmitten des umgebenden Parks. Die 10 Euro Eintrittsgeld sind gut angelegt.



Kein bloßes Handwerk – Häkelarbeiten sind Teil der Lebenskultur.



Ins Wasser gebaut sind die Brücken Venedigs – und schön anzusehen.



Segeln oder Fahren?

Segler finden in der Marina auf Certosa eine Reihe von Yachten zum Chartern: www.raceandc.com/en/boats.php

Wassersportfreunde ohne Bootsführerschein können dieses einzigartige Revier mit einem führerscheinfreien Hausboot erkunden. Diese einfach zu fahrenden Motoryachten sind komplett mit Küche, Bad, Mikrowelle, Klimaanlage und Fahrstand auf der Flybridge ausgestattet. Mit bis zu 5 Knoten Speed lässt sich die Langsamkeit genussvoll erfahren – einen Geschwindigkeitsmesser an Bord? Braucht's nicht und gibt's auch nicht. Die Hausboote gibt es hier zu mieten: www.leboat.com

Fischmarkt

Zurück von der landschaftlich bezaubernden Sightseeing-Tour in der Lagune beginnt eine lange Fahrt unter Segeln nach Süden im schnurgeraden „Canale Malamocco - Marghera“, und dann weiter auf dem „Canale di S. Antonio“ bis nach Chioggia, dem südlichsten Punkt. Dieses Städtchen, auch Klein-Venedig genannt wegen der vielen Kanäle, welche die Altstadt durchziehen, lebt immer noch vom Fischfang und beherbergt die zweitgrößte Fischfangflotte ganz Italiens. Der Fischmarkt ist sehenswert, wenn man gegen fünf Uhr schon dort ist und der spannenden Versteigerung der Fänge beiwohnt. Kurze Zeit später ist dann die Halle verwaist.

Liegeplätze findet man gegenüber der Altstadt in den beiden Yachthäfen vor Sottomarina, zum Beispiel in der „Darsena Mosella Marina“ zwischen Dalben und vor Holzste-

gen. Über eine Brücke gelangt man zu Fuß oder per Fahrrad schnell ins Zentrum. Oder beim „Sportingclub Darsena Le Saline“, direkt gegenüber der an dem Kanal „Bacino di Vigo“ liegenden Altstadt.

Der vorabendliche Rundgang im Ort eröffnet überraschende Lichtspiele, wenn die tief stehende Abendsonne zwischen engen Häusern hindurch auf die zahllosen Fischkutter blinzelt. Wie üblich ist auf der Hauptstraße jede Menge los: flanierende Pärchen, Leute in den vielen Kneipen, spielende Kinder, und ... Autos! Denn die Hauptstraße ist keine reine Fußgängerzone. In der zweiten Reihe ein schön gelegenes Ristorante direkt an einem der Kanäle. Ein Akkordeonspieler quält sein verstimmtes Instrument wohnlich mit fehlerhaftem Fingersatz, seine Frau kümmert sich um Bares von den Restaurantgästen, die sichtlich froh sind, als die beiden weiterziehen. Den krönenden Absacker schließlich gibt es in einer

gemütlichen Wein-Bar, die genau gegenüber dem Liegeplatz wie für die Crew geschaffen ist – der kurzen Wege wegen.

Pellestrina

Entlang der unendlich schmalen, dafür umso längeren Insel Pellestrina führt die Route gen Norden. Diese Sandinsel trennt, nicht zuletzt wegen der darauf befindlichen meterhohen und breiten Schutzmauer, die Lagune von der offenen Adria. Kilometerlange Sandstrände gibt es auf der Seeseite, unbewohnte Teile am Binnenufer. Dazwischen Gemüsegelder und einige kleine verschlafene Dörfer mit Anlegemöglichkeiten für Boote, Yachten und die eigentümlichen Fischerboote der Einheimischen. An deren Bug ragt eine Art mechanische Rechenmaschine samt Transportsystem empor, mit der der Lagunenschlick auf der Suche nach Muscheln umge-

graben wird – immer wieder, denn die Erträge werden von Mal zu Mal geringer. Leichte Winde in der Abdeckung der Trutzmauer bringen Boot und Crew gemächlich weiter. Ein neues betoniertes, in den Karten noch nicht verzeichnetes Hafenbecken ohne jeglichen Service kann für einen ruhigen Stopp dienen. Auch inmitten der breiten Seitenäste der nicht mehr betonnten Rinnen in diesem südlichen Teil der weiten Lagune kann eine Kielyacht vor Anker gehen, wenn sie vorsichtig den (elektronischen) Seekarten folgt. Vor dem Ort Pellestrina, und auch an anderen Stellen im Revier, kann man direkt vor einer Bar, Trattoria und einem Ristorante anlegen.

Inselchen

Eine ganze Reihe von kleinen Inseln liegt weitläufig verstreut in der Lagune. Oft wurde einfach der Ausbau bei den Kanal-Baggerarbeiten

aufgetürmt und das Areal mit einer Mauer gegen Abtragung gesichert – so entstanden diese Eilande. Manche wurden in alter Zeit als Festung, Lazarett, Quarantänestation, Kloster oder zur Landwirtschaft verwendet. Heute sind einige gänzlich verwaist, gesperrt, oder zum 5-Sterne-Luxushotel umgebaut, wie das ehemalige Krankenhaus auf dem Eiland San Clemente. Nur einige wenige dieser Inselchen dürfen angelaufen werden. Wer sich zuvor anmeldet, kann am Hotel San Clemente festmachen und die Bordfrau im „Kleinen Schwarzen“ dort zum Sternedinner ausführen.

Venedig

Dogenpalast, Seufzerbrücke, die gerade renoviert wird, Markusplatz und Campanile können nicht direkt mit Yacht oder Boot angelaufen werden. Auch der berühmte „Canale Grande“ ist Off-Limits für Yachten.



Straßenmusiker.



Der schiefe Turm von Burano.



Dalbengewirr vor dem Festland. Mit ein wenig Übung bekommt man schnellen Durchblick.

Diese Verbote sind verständlich, denn wer sich mit dem Boot schon mal in die Nähe von San Marco begeben hat wird vom hektischen Schiffsverkehr und dem damit einhergehenden chaotischen Kabbelwasserschwell schnell die Nase voll haben und das Weite suchen. Für Venedig bieten sich in der näheren Umgebung drei Marinas an, so dass die Crew mit dem Vaporetto, dem überall verkehrenden Wasserbus, in das Stadtzentrum fahren kann. Dort herrscht der krasse Gegensatz zur Ruhe der Lagunenfahrt: Unmengen von Besuchern schieben sich durch schmale Gassen zwischen Rialto und San Marco, Japaner brauchen unbedingt die Muss-Fotos „Liebste vor Seufzerbrücke“ und „Liebste mit Taube auf dem Kopf“, Reisegruppen samt vielsprachiger Fremdenführer drängen sich am Markusplatz, und Tauben schwirren im Tiefflug über die Touristenköpfe. Wer sich zur Beruhigung in eines der Cafehäuser mit Livemusik(!)

rund um den Markusplatz verholt, um sich das wabernde Gewimmel mit wenigstens etwas Abstand zu betrachten. Also besser die Yacht in der Marina auf der nahen Insel Certosa, der Marina St. Elena oder dem Yachthafen von S. Giorgio Maggiore parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln das Zentrum besuchen. Die Klosterinsel S. Giorgio besticht durch ihre einzigartige Lage: Liegeplätze in der ersten Reihe – genau gegenüber vom Dogenpalast! Diese Logenlage in der Marina der „Compania della Vela San Giorgio“ kostet ein paar Euro mehr an Liegegebühren – so circa 40 bis 70 Euro sind einzuplanen je nach Yachtgröße und Saisonzeit. Dafür bekommt der Besucher zusätzlich noch die Möglichkeit, auf den 70 Meter hohen Glockenturm zu steigen für den grandiosen Rundumblick über Venedig und Lagune. Und in der riesigen Klosterkirche sind Kunstwerke von Tintoretto, Sebastiano Ricci, Jacobo Bassano und Carpac-

cio zu bestaunen. Mit dem Vaporetto dauert es nur fünf Minuten bis hinüber ins Getümmel von Venedig-Zentrum. Ein weiterer Yachthafen liegt verkehrsgünstig bei einer Anreise über die Adria und zu einem Ausflug nach Venedig-Stadt: die Marina Treporti am gleichnamigen Kanal. Sie verfügt über alle nötigen Einrichtungen, und gleich nebenan startet der Wasserbus zur Stadtbesichtigung. Wer von See kommend den „Porto di Lido“ passiert hat, biegt nach Steuerbord ab und findet nur gut eine Seemeile nördlich den Yachthafen. Bis zu einem Meter kann sich der Wasserspiegel heben, wenn zusätzlich zum Tidenhub in der Springzeit ein Südwind große Wassermassen in die Lagune schiebt. Dann sind der Markusplatz und die umliegenden Gassen überflutet! Die Stadt-Polizisten stehen dann in Wathosen und versuchen den wogenden Touristenstrom auf den erhöhten Gehwegen zu dirigieren. Auch das tun sie, die Italiener.

Rückreise

Die Rückreise sollte nicht auf demselben Weg erfolgen, sondern quer durch die flachen und weit verzweigten Salzwiesen der nördlichen Lagune. In diesem Vogelschutzgebiet tummeln sich Reiher- und Möwenarten, Strandläufer und Zugvögel. Stundenlang begegnet man keinem anderen Boot. Die Venezianer geben diese Route als speziellen Tipp weiter.

Eine Mittagspause gibt es bei einem Ankermanöver im nur gut 2 Meter tiefen Wasser am Fahrwasserrand. Frischer Salat, Vino Rosso, danach ein wohltuendes Bad. Am Nachmittag führt die Route zum „Canale Casson“, dessen Zufahrt beim Städtchen Cavallino definitiv nur bei Hochwasser und mit Booten bis zu etwa 1 Meter Tiefgang passierbar ist! Ein paar Pricken sollen wohl die Passage markieren, aber mangels Beschriftung ist der Skipper hier ausnahmsweise mal ratlos, gibt Gas, schlingert durch den weichen

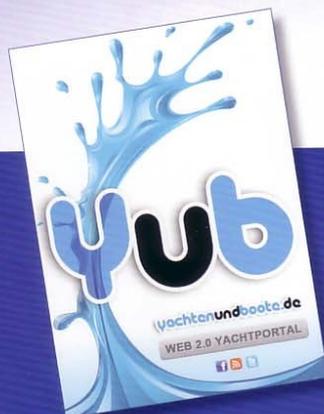
Schlick und hinterlässt eine schwarze Modderspur im Kielwasser. Wer diese Stelle nicht passieren kann, wird sich durch die Lagunenzufahrt „Porto di Lido“ hinaus auf die Adria verholen, entlang der weiten Sandstrände nach Osten segeln und bei „Porto die Piave Vecchia“ einen Liegeplatz in den Yachthäfen an den Ufern der Mündung des Flusses Sile suchen. Beidseits bieten „Porto di Jesolo“, „Marina del Calavallino“, „Marina del Faro“, und wie sie alle heißen, Liegeplätze für (fast) alle Yachtgrößen an. Eine nur 4 Meter hohe Autobrücke beendet dann von dieser Seite her die Tour für Segelyachten.

An der „Conca grande di Cavallino“, der letzten Schleuse, endet die eigentliche Laguentour. Es geht zurück in den Fluss Sile und somit ganz moderat bergwärts. An Steuerbord bleiben die Yachthäfen und Marinas liegen. Das künstlich gebaute Flussbett führt um die Nord-Lagune herum, um diese nicht versanden zu lassen. An den beiden Klappbrücken im Zentrum von Jesolo empfängt uns ein mürrischer

Brückenwärter und lässt die beweglichen Fahrbahnen nach oben klappen und die Yacht passieren.

Nach einigen weiteren Stunden Flussfahrt schließt sich der Kreis der Lagunenfahrt im Ort Portograndi. Von hier aus mäandert der baumgesäumte Sile durch die oberitalienische Ebene – wegen einiger Autobrücken ist er mit Segelyachten leider nicht mehr zu befahren.

Entlang des Wasserlaufs ist bald ein „Ristorante-Pizzeria“ gefunden und eine Pizza Grande geordert. Sie entpuppt sich als leckeres, aber übergroßes 44-Zentimeter-Ungestüm! Nach deren Verzehr benötigt der Skipper noch unbedingt einen Absacker in Form von Bier. Fündig wird man in einer Bar, in deren Vorgarten ein Jazztrio hervorragend aufspielt! Die Crew hatte in diesem Provinzort keine Musiker erwartet, die mit Größen wie Wolfgang Schmidt, Billy Cobham oder Al di Meola mithalten können. Somit wird der letzte Abend noch zum kulinarischen und musikalischen Hochgenuss. Auch Musik machen können Sie, die Italiener. ■



yachtenundboote.de

Das neue Internetportal für Wassersportler

Alles auf einem Blick:

- gebrauchte Segelyachten
- gebrauchte Motorboote
- gebrauchtes Zubehör
- Bootstests
- Fachliteratur
- und vieles mehr...

www.yachtenundboote.de