

Laguna veneta – April 1994

Einmal Salzwasser unter dem Kiel haben, ein Revier, das auch bei grobem Wetter noch corsairetauglich ist und ein möglichst kurzer Anfahrtsweg – dies etwa waren die Wünsche, die mich seit Jahren mit der Lagune von Venedig und der davor liegenden Adria liebäugeln liessen. Ende April 1994 haben wir es gewagt. Niemanden habe ich gefunden, der ein paar Tipps für diese Reise hätte geben können – jene mit den grossen Schiffen kennen die Lagune kaum und bei den Corsairisten ist das Revier noch nicht bekannt. Darum hier ein paar Angaben dazu.

- *Formalitäten:* Zwar steht in allen Unterlagen, dass ein „Costituto in arrivo“ nötig sei, auszustellen durch die lokale Hafenbehörde, dazu Schifferpatent und Versicherungsnachweis für die Küstengewässer. Als wir aber in Chioggia auf der Capitaneria vorsprachen, lachten jene freundlich, als sie die Schiffslänge hörten, machten eine Handbewegung, die bedeutete „ins Wasser damit“ und wünschten gute Fahrt.
- *Karten:* Für die Bedürfnisse eines Corsaire-Wanderseglers dient am besten die „Carta nautico turistica, Foglio 6, Laguna veneta“, vor Ort in fast jeder Buchhandlung zu haben.
- *Einwassern:* Kann man an vielen Orten, z.B. Mestre oder Lido di Jesolo. Wir haben in Chioggia/Sottomarina eingewassert, in der Darsena Mosella; Auto und Trailer konnten wir dort stehen lassen. Chioggia liegt geografisch gut am Südende der Lagune, einen knappen Corsairetag von Venedig und gleichweit gegen Süden vom Podelta entfernt. Ausserdem ist Chioggia eine wunderschöne Stadt, die man gesehen haben muss.
- *Liegeplätze:* Waren zu dieser Jahreszeit kein Problem; es hat verschiedene Marinas auf der Lagunenseite der Inseln; in Venedig selbst am besten in der Darsena di S. Elena östlich des Arsenale. Gastfreundschaft und Einrichtungen des Clubs waren bestens und die Kosten nicht von Belang. Daneben hat es natürlich viele gute Anlege- und Ankerplätze ohne Einrichtungen, die Lagune ist ja seit jeher auf den Wasserverkehr angewiesen.
- *Gezeiten:* Es hat uns erstaunt, in Venedig bei Springzeit einen Tidenhub von 1.2 m zu haben; man lernt dabei, das Schiff richtig zu belegen. Zur Tide gehört auch Strömung; ein überraschendes Erlebnis, bei Bf 1-2 zu segeln und plötzlich zu merken, dass ein Dalben schneller als das Schiff sein kann und von achtern aufläuft.
- *Wind:* Wie überall, der Wind ist von der grossräumigen Druckverteilung abhängig. Wenn diese flach ist, macht die Poebene an schönen Tagen eine gute auflandige Thermik. Zur Beruhigung: Im unmittelbaren Bora-Bereich liegt Venedig nicht.
- *Wetterbericht:* Auf verschiedenen UKW-Kanälen mehrmals täglich. Wir hatten aber Mühe mit unserem Empfänger und haben nie einen Wetterbericht erwischt. Der „Gazzettino di Venezia“ mit einem Bildchenwetterbericht inklusivem Seegang tat es aber auch – war sowieso kein Problem in dieser schönen Woche.
- *Navigation:* In der Lagune entlang der markierten Fahrwasser wie nach einer Strassenkarte. Die Hauptfahrwässer sind alle breit genug, auch für ein bequemes Kreuzen, und die Wassertiefe ist für uns ja kaum Problem. Draussen sind wir der Küste nach auf Sicht gefahren. Einen Peilkompass sollte man aber dabei haben, um noch einen Standort

bestimmen zu können, wenn es diesig wird, und einen Steuerkompass natürlich auch. Die Fahrt hätten wir, falls erforderlich, mit dem Reelingslog bestimmt.

Wir haben einige Komplimente bekommen für das schöne Boot und haben uns bemüht, die Kürze des Schiffes mit guter Seemannschaft zu kompensieren – mit sauberen Hafenanövern, korrekter Flaggenführung und dergleichen. Die Zeit war schnell herum, aber vielleicht im nächsten Frühjahr wieder; dann mit einem Schlag bis zur Pomündung oder noch besser über die Adria nach Triest – vorausgesetzt, dass Wetter macht wieder mit.

(aus dem Bulletin 2/1994)

Z 783, Klaus Fischli

