

# Kunstreiche Wasserstraßen

Von Arthur Fürnhammer

Die lombardische Metropole Mailand liegt weder am Meer noch an einem Fluss, doch eben dieser natürliche Mangel förderte lange Zeit die Stadtentwicklung.



Der einstige Kanal „Naviglio Grande“ ist bis heute erhalten geblieben.

Wer beim Mailänder Dom in die U-Bahn steigt und mit der M3 in Richtung Süden fährt, erreicht nach etwa zehn Minuten eine Station, die den Namen *Porto di Mare* trägt – Meerhafen.

Nun weiß der geografisch sattefteste Besucher, dass die ligurische Küste zwar im Süden des Mailänder Doms, aber doch etwas weiter als zehn Minuten Fahrzeit entfernt gelegen sein muss. Ein Phantasienamen also? Oder der raffinierte Versuch gewiefter Tourismusstrategen, das zumeist einseitige Mailand-Bild des Fremden mit positiv besetzten Urlaubsbegriffen zu infiltrieren? Für einen Moment lässt man tatsächlich die Stadt der Banken, der Mode und der Luxusboutiquen hinter sich und denkt an romantische Hafentavernen, an krächzende Möwenschwärme und gemächlich tuckende Fischkutten. Und dabei sollte man es auch belassen. Wer nämlich bei der Station Porto di Mare ins Freie tritt, den empfängt weder Meeresbrise noch Möwenschwarm, sondern der Lärm und Gestank einer vielbefahrenen, mehrspurigen Durchzugsstraße.

## Zugang zum Meer

Wieso also Meerhafen? Weil es hier einmal einen Hafen gegeben hat, genau genommen ein paar Kilometer südlich, im Stadtteil Rogoredo. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden Pläne zur Schaffung eines Handels- und Industriehafens, der Mailand durch einen Kanal mit dem Po und der Adria verbinden sollte.

Eine eigene Hafenbehörde wurde geschaffen, die „Azienda Portuale di Milano“, und auch ein Becken für den Handelshafen ausgehoben. Noch während des Baus am Industriehafen aber kam der Krieg – und mit ihm das jähe Ende des Mailänder Seehafens. Danach wurden die Arbeiten, trotz politischer Absichtserklärungen, nicht wieder aufgenommen.

Weltweit gibt es wohl nur wenige Großstädte wie Mailand, die weder am Meer, noch an einem Fluss, noch an sonst einem größeren Gewässer gelegen sind. Die lombardische Metropole liegt aber doch, der Bedeutung des antiken *Mediolanum* entsprechend, „inmitten einer von Wassern durchzogenen Ebene“. Und so war die Entwicklung Mailands von Anfang an, seit die keltischen Insubrer an der Kreuzung wichtiger Handelsstraßen eine Siedlung gründeten, mit dem Versuch seiner Bewohner verknüpft, sich die umliegenden Wasserläufe nutzbar zu machen. Mit Kühnheit, Erfindungsgabe und Beharrlichkeit holten sich die Mailänder im Verlauf der Jahrhunderte einfach, was ihnen fehlte: Zugang zu Flüssen und eben auch zum Meer.

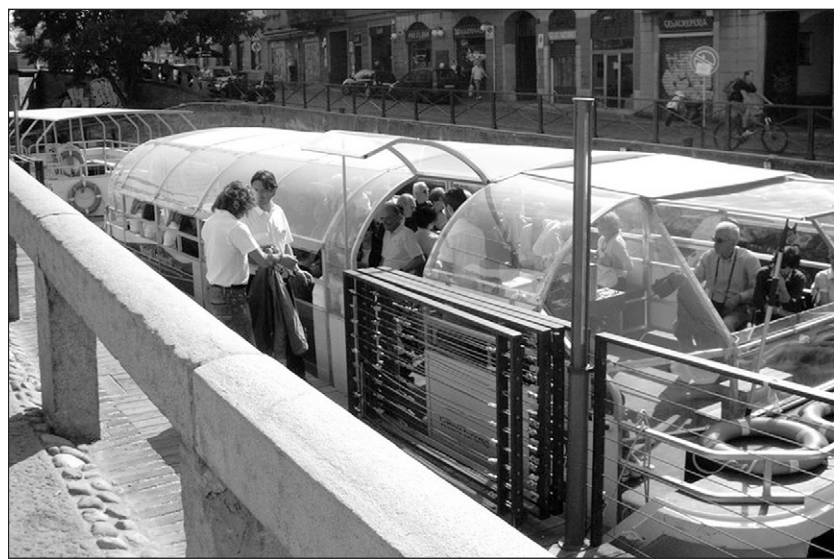
Die Wasserknappheit wurde damit zu einer Triebfeder für die Entwicklung des antiken *Mediolanum* zur zweitgrößten Stadt, Wirtschaftsmetropole und für viele heimlichen Hauptstadt Italiens.

Schon die Römer, die ihre Stadt auf den Trümmern der erwähnten keltischen Vorgängersiedlung errichtet hatten, bauten Kanäle. Sie nutzten die umliegenden Flüsse, um damit die Gräben der Stadtmauer, die Thermen und das Kanalisationssystem zu speisen. Sie machten einen kleinen Fluss schiffbar, den sie *Vettabia* nannten (*vectabilis*, lat.: tragbar, transportfähig) und der ihnen, durch Zusammenschluss mit den größeren Flüssen Lambro und Po, eine Verbindung zum Adriatischen Meer eröffnete. Es wird sogar behauptet, dass Mailand bereits zu dieser Zeit einen Meerhafen gehabt haben soll, bewiesen ist dies jedoch nicht.

bunden war, wurde es möglich, den beim Dombau verwendeten Marmor von einem Steinbruch nahe des Lago Maggiore über den Naviglio Grande in die Nähe der Dombaustelle zu transportieren. Es entstand der Domhafen *Il Laghetto* (kleiner See).

Wenig später, unter den Sforza, gelang es, eine Verbindung zur wasserreichen Adda herzustellen, die nordöstlich von Mailand dem Lago di Como entspringt und wie der Ticino in den Po mündet. An der Konstruktion des dabei geschaffenen *Naviglio Martesana* war auch Leonardo da Vinci beteiligt, der das Schleusensystem verbesserte und Skizzen für Kanalbaumaschinen entwarf. Auf dem *Naviglio Martesana* transportierte man bis ins 20. Jahrhundert unter anderem Papierrollen für die Mailänder Traditionszeitung „*Corriere della Sera*“.

Da unter spanischer Herrschaft



Auf den Kanälen verkehren nur noch Touristenboote. Fotos: Fürnhammer

Auch im Mittelalter baute man Kanäle. Der *Naviglio Grande* (*Naviglio* = Schifffahrtskanal) sollte das Wasser des 50 km entfernten Ticino nach Mailand bringen. Im Jahr 1179, kurz nachdem die Stadt von den Truppen Kaiser Barbarossas verwüstet worden war, begann man mit dem Bau, doch erst rund 80 Jahre später erreichte man die Stadtmauern. Bis dahin diente der Kanal der Bewässerung angrenzender Landstriche und zum Betrieb von Mühlen, die zu jener Zeit in Mode kamen. Im 14. Jahrhundert, als die Stadt unter den Visconti die Vorherrschaft in der Lombardei übernahm, wurde der Naviglio Grande schiffbar gemacht.

Wie sehr dies die städtische Entwicklung beeinflusste, zeigt das Beispiel des Mailänder Doms, mit dessen Bau kurz zuvor begonnen worden war: Da der Ringgraben der ehemaligen römischen Stadtmauer mittels kleiner Kanäle mit dem aktuellen Ringgraben der mittelalterlichen Stadt ver-

eine neue Stadtmauer errichtet wurde, die wieder durch Kanäle mit den inneren Ringgräben verbunden war, verwundert es nicht, dass man im Mailand des 18. Jahrhunderts bereits von einer *città aquatica*, von einer Wasserstadt, ja, von einem zweiten Venedig sprach. Nur ein Ziel hatte man in all den Jahrhunderten der Expansion nicht erreicht, ein Prestigeobjekt, das etliche Herrschergenerationen gerne verwirklicht hätten: den Mailänder Meerhafen.

Das Vorhaben war lange am Höhenunterschied von 20 Metern gescheitert, der beim Bau des dafür notwendigen Kanals zu überwinden gewesen wäre – eine technische Herausforderung, der die Ingenieure trotz bedeutender Errungenschaften auf dem Gebiet der Hydraulik nicht gewachsen waren. Erst Napoleon sah während seiner Regentschaft die Zeit für den Mailänder Meerhafen gekommen. Er ließ acht Jahre für den Bau eines neuen Kanals veranschlagen, der eine schiffbare

Verbindung zum Po herstellen sollte. Fertig wurde der *Naviglio Pavese* aber erst etliche Jahre später, unter den Habsburgern. Am Berührungspunkt des neu geschaffenen Kanals mit dem Naviglio Grande entstand ein großes Hafenbecken, das als Land- und Anlegeplatz diente – die *Darsena*. Aber kaum war der Hafen fertig, wurde er mit dem Aufkommen der ersten Dampfschiffe, die für die Navigli zu groß waren, schon von der Geschichte überholt.

## Das Ende der Kanäle

Die Industrialisierung und das Aufkommen effizienterer Transportmittel brachte aber nicht nur das vorzeitige Ende des Meerhafens, sondern den Niedergang der Navigli überhaupt. 1857 wurde der Domhafen zugeschüttet, 1877 mit der Überwölbung des inneren Kanals beginnend. Der Großteil der Kanäle fiel während der Ära Mussolinis dem wachsenden Individualverkehr zum Opfer.

1969 schließlich wurde der äußere Ringgraben mit Zement aufgefüllt. Das Verschwinden der Kanäle war jedoch zunehmend von Kritik und Protest begleitet, sodass wenigstens Teile des Naviglio Grande und des Naviglio Pavese sowie das Hafenbecken *Darsena* erhalten werden konnten. Die rudimentären Überreste der einstigen Wasserstadt Mailand sind in einem Viertel zu finden, das man heute das Navigli-Viertel nennt.

Der *Darsena* waren noch etliche glanzvolle Jahre beschieden. Im Jahr 1936 wurden dort sogar mehr Schiffe beladen als etwa in den Meerhäfen Bari, Brindisi oder Messina. Selbst in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts war die *Darsena* noch der drittgrößte Binnenhafen Italiens. Die Schiffstonnagen waren jedoch vergleichsweise gering, weshalb es vermessen wäre, von einem Meerhafen zu sprechen. Heute ist die *Darsena* zur Hälfte ein bootsleerer Tümpel. Der andere Teil des Beckens ist versandet, von Unkraut überwachsen und mit Müll übersät. Aus der Mitte des Brachlands erhebt sich wie zum Trotz ein riesiges Leuchtreklameschild, auf dem ein Schwarzweißfoto den Glanz vergangener Zeiten hochleben lässt: Das Bild zeigt die *Darsena* voll mit Lastkähnen und Frachtern, darüber den Schriftzug: „La *Darsena* Porto Commerciale, come era negli anni settanta e sessanta“ (Der Handelshafen *Darsena*, wie er in den 60er und 70er Jahren war).

Das Plakat steht beispielhaft für eine Welle nostalgischer Rückbesinnung, die gegen Ende des 20. Jahrhunderts einsetzte und im Zuge derer der Verlust der einstigen *città aquatica* bedauert wird.

In manchen Publikationen spricht man heute gar von einer Art verlorenem Paradies, das es zu beweinen, aber auch zurückzuerobern gilt. Daneben gibt es eine Reihe privater Initiativen, die es sich zum Ziel gesetzt haben, den kulturellen Wert der noch erhaltenen Navigli bewusst zu machen. So etwa den Verein „*amici dei Navigli*“, der regelmäßig Veranstaltungen und Feste entlang der Kanäle organisiert und sich für die touristische Erschließung der Wasserstraße Locarno – Mailand – Venedig einsetzt. 2007 konnte dabei die erste, von großem Medienecho begleitete Ausfahrt gefeiert werden: Beginnend in Locarno ging die Route über die Stationen Lago Maggiore – Ticino – Naviglio Grande – Mailand – Naviglio Pavese – Po bis nach Venedig.

Der Verein „*navigliolombardia*“ wiederum veranstaltet Bootsturen innerhalb der Stadt, wie auch im Umland, wo die Bootsausflüge mit Fahrradetten und Besuchen bei lokalen Gastronomiebetrieben erweitert werden.

Heute lohnt ein Spaziergang durch das Navigli-Viertel nicht nur wegen dessen ungewöhnlichen maritimen Charmes. Sehenswert sind auch die charakteristischen Pawlatschenhöfe vieler Häuser entlang der Kanäle, deren Wohnungen wie ihre österreichischen Pendanten nur über hofseitig gelegene Stiegen und Galerien erreichbar sind. Im Sommer wird das Viertel zur bevorzugten Ausgehmeile. Die Mailänder Jugend trifft sich in den vielen Lokalen, die sich vor allem beiderseits des Naviglio Grande angesiedelt haben.

Aber auch der öffentliche Sektor ist sich des wasserreichen Erbes Mailands bewusst. So wird es etwa im Rahmen der Weltausstellung 2015 einen „Wasser- und Wanderweg“ geben, der, beginnend an der *Darsena*, über den Naviglio Grande und andere historisch bedeutsame Stätten zum Messegelände führen soll. Entlang der Strecke sollen die Konstruktionen Leonardo da Vincis für die Mailänder Kanäle, realisiert von einheimischen Künstlern, einen gebührenden Bogen zur Vergangenheit spannen.

[www.amicideinavigli.org](http://www.amicideinavigli.org)  
[www.navigliolombardi.it](http://www.navigliolombardi.it)  
[www.milanoexpo2015.com](http://www.milanoexpo2015.com)

**Arthur Fürnhammer**, geboren 1972, lebt als freier Autor und Journalist in Wien, 2008 erschien im latros Verlag sein Buch „Unterwegs nach Albanien“.

