

DIE BERGFAHRT EINER SEEMACHT

Im Jahr 1439 ist die Stadt Brescia von Mailänder Truppen umzingelt. Venedig schickt Hilfe und beschließt, den Gegner auf dem Gardasee zu stellen. Aber wie kommt die Flotte über die Berge?

Von Barbara Schaefer

N DER POEBENE, ZWISCHEN VENE- dig und Turin, steht im Winter der Nebel festgemauert, will sich nicht heben, bis März nicht. Nur in den Bergen und über den Seen flirrt die Luft vor Klarheit, auf Wochen hinaus fällt kein Tropfen Regen. Nachts kriecht Kälte in die ärmlichen Behausungen, aber bei Tag fluchen die Arbeiter, das Flößen und Bäumefällen treibt ihnen den Schweiß aus dem Körper. Das Essen ist mager, nie ein Stück Fleisch zur Polenta, und der Wein aus den Schläuchen schmeckt säuerlich. Nur im Zelt des Condottiere klingen Gläser, dort wird wohl auch besserer Wein aus Venedig ausgeschenkt.

Ob die Soldaten schon auf den Sieg anstoßen? Es geht gegen Mailand und um die Vormachtstellung in der Terra Ferma, dem Festland. Die Venezianer verfolgen dabei einen verwegenen Plan, der schon in wenigen Tagen die Entscheidung bringen kann. Ein Seefahrer aus Kreta namens Sorbolo da Candiard hat eine List ersonnen und sie den Senatoren der Serenissima vorgeschlagen: Warum die gut aufgestellten Mailänder auf eigenem Territorium herausfordern, wenn man sie auf eine Weise besiegen kann, die man in Venedig so viel besser versteht – mit Schiffen, auf dem Wasser? Und so hat da Candiard den Senatoren doch tatsächlich empfohlen, eine Flotte über die Berge auf den Gardasee zu schaffen. Die Granden waren möglicherweise zu verblüfft, um plausible Gegenargumente anzuführen; sie ließen sich jedenfalls auf das Vorhaben ein.

Schiffe über einen Pass auf den Gardasee schaffen – diese Idee ist so absurd, dass sich der Gedanke aufdrängt, es könnte ein Höheres gegangen sein als nur um einen Sieg im lombardischen Krieg. Vielleicht wurzelt der Antrieb für diese Tat in der Epoche. Mit der Renaissance wurden Kriege zur Kriegskunst, im Ausgang von Kämpfen sah man kein Gottesurteil mehr. Vielleicht wählten die Venezianer den absonderlichen Seeweg allein um der Tat willen. „Die Menschen können von sich aus alles, sobald sie wollen“, schrieb der Architekt und Philosoph Leon Battista Alberti. In der Renaissance konnte einer sich anmaßen, nur weit genug aufs offene Meer hinausfahren zu müssen, Richtung Westen, um Indien zu finden. Konnte ein Baumeister wie Brunelleschi in Florenz dem Dom eine Kuppel konstruieren, die nicht nur größer als die des Pantheons in Rom ist, sondern das erste doppelschalige Gewölbedach überhaupt. „Think big“ war die neue Maxime des eben erst geborenen Individuums, das nicht mehr als ein Niemand in der Masse des Mittelalters aufgeht, sondern – wie in Michelangelos „Erschaffung Adams“ in der Sixtinischen Kapelle – ein einzelner Mensch ist, fast auf Augenhöhe Gottes.

„Die Eroberung des Nutzlosen“, auch das klingt wie ein Motto der Renaissance, doch dieses Wort stammt von Werner Herzog.

„Die Menschen können von sich aus alles, sobald sie wollen.“

Leon Battista Alberti (1404–1472)



Oben: Das Detail der Karte aus dem 15. Jahrhundert zeigt den Transport der Schiffe von der Etsch zum Gardasee. Ganz links die Stadt Riva am nördlichen Ende des Sees

Rechte Seite: Der friaulische Künstler Giuseppe Gatteri zeichnete auf 150 Tafeln die Geschichte des Veneto. Eines der 1852 gedruckten Bilder zeigt die Galeeren am Pass San Giovanni



Sein Name – und nicht der eines venezianischen Condottiere – wird heute reflexartig mit der Idee in Verbindung gebracht, Schiffe über einen Berg zu ziehen. Der Regisseur von „Fitzcarraldo“ nannte sein Tagebuch der Dreharbeiten „Die Eroberung des Nutzlosen“, denn Herzog wollte nicht nur einen Film drehen über einen, der einen Amazonasdampfer an Stromschnellen vorbei über einen Berg zieht, sondern dies auch selbst tun.

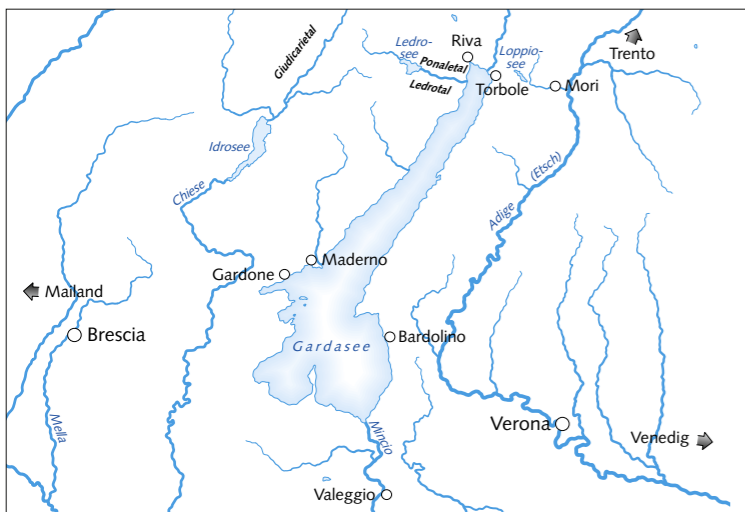
Der Senat Venedigs weist also das Arsenal an, alles bereitzustellen, was der Seefahrer verlangt. Im November 1438 macht sich die Flotte auf die Reise, die Etsch aufwärts. Es gilt, der eingeschlossenen Stadt Brescia zu helfen. Mailand hatte große Landstriche westlich des Gardasees und bis nach Verona besetzen können – aber nicht Brescia. Seit 1437 war die Stadt eine venezianische Insel in einem Mailänder Meer, belagert von Niccolò Piccinino, einem in den Diensten Mailands stehenden Söldnerführer. Hinter den Mauern der Stadt wütete die Pest, und wer sich eine Vorstellung von den Zuständen machen möchte, kann in Boccaccios Novellensammlung „Decamerone“ nachlesen, wie der Schwarze Tod eine Stadt verheert. „Bei dem Mangel an ordentlicher, für den Kranken nötigen Wartung und bei der Gewalt der Pest war die Menge derer, die Tag und Nacht starben, so groß, dass es Schaudern erregte, es zu hören, geschweige denn zu sehen.“

Condottiere Piccinino führt mit seinen 15 000 Soldaten dem Unheil der Stadt noch den Hunger hinzu und schneidet Brescia von allen Versorgungswegen ab. Piccinino war um 1380 als Sohn eines Metzgers in Perugia geboren worden, das Kriegshandwerk lernte er bei Braccio da Montone, ein älterer Condottiere, der sich

mal von diesen, mal von jenen Herren anheuern ließ. Piccinino war, wie er hieß: mickrig von Statur, gehbehindert, von schwacher Gesundheit, aber er galt als mutig bis zur Tollkühnheit sowie grausam und dem Verrat zugetan.

Brescia war also von starken Kräften umzingelt und auf direktem Weg unerreichbar; weshalb nach Ansicht des Seefahrers Sorbolo da Candiard nur der Ausweg über einen Ersatzschauplatz blieb – über den Gardasee. Dieser war damals noch eine wichtige Handelsroute, die Uferstraße wurde erst 500 Jahre später gebaut. Mit dem venezianischen Angriff wurde Condottiere Erasmo da Narni, genannt Gattamelata, betraut. Der Sohn eines Bäckers hatte, allerdings schon einige Jahre zuvor, beim selben Lehrer wie sein Mailänder Kontrahent Kriegslist und Kampfeinst gelernt.

Sechs Galeeren, von je rund 100 Ruderern angetrieben, und mindestens 25 kleinere Schiffe fahren nun also die Etsch hinauf. Bei Mori werden sie aus dem Fluss gehievt. Plump wie Fische an Land liegt der Stolz der Serenissima nun da. Die kleineren Schiffe werden auf großen Wagen transportiert. Unter den Galeeren befestigen sie Holzräder, spannen Ochsen davor. 2000 Zugtiere sind die Etsch entlang zusammengetrieben worden. Die Bevölkerung hat Anweisung, den Befehlen des durchziehenden Trupps Folge zu leisten. Es wird ihr nicht viel anderes übrig geblieben sein, denn die unter dem Schutz Venedigs stehenden Städte der Terra Ferma durften ihre Waren ohnehin nur in Venedig kaufen und verkaufen. Mit den Ochsen geht es nun schrittweise bergauf, zum See von Loppio, kaum mehr als ein größerer Tümpel. Heute gibt es diesen See nicht mehr, genau 500 Jahre nach der historischen Schlacht wurde ihm das Wasser abgegraben: Um Über-



schwemmungen aus der Etsch in den Gardasee leiten zu können, wurde 1939 mit dem Bau eines zehn Kilometer langen Tunnels unter dem Monte Baldo begonnen. Dadurch sank der Grundwasserspiegel, der See von Loppio fiel trocken.



och am See von Loppio angelangt, beginnen die Schwierigkeiten erst, denn aus dem See muss die Flotte wieder herausgehoben werden, auf den Pass San Giovanni hinauf. Hunderte von Menschen und Ochsen ziehen und zerren, bis sich der Bug der ersten Galeere aus dem Wasser hebt, und weiter geht es auf schändlichen Rädern – für eine Seemacht, eine Inselstadt zumal, innerhalb deren Mauern wiederum Kanäle die Verbindungsstraßen waren, sind Räder nicht eben das Mittel der Wahl. Venedig zählt 190 000 Einwohner, ist mit dem eben erbauten Palast Ca' d'Oro, mit seinen Kuppelkirchen, Türmen und Marmorfassaden, „mit seiner ganzen engen Pracht ... das Schmuckkästchen der damaligen Welt“ (Jacob Burckhardt). Doch Venedigs Condottiere Gattamelata, 1370 geboren, ist zur Zeit unserer Geschichte schon ein alter Mann, bekannt für seinen ruhigen Charakter und eine gewisse Schlitzohrigkeit. 1432 soll er eine Burg zurückerobern, er reist an mit dem Vorwand, Gefangene auszulösen. In der Burg wirft er dem Herrscher die Dukaten auf den Tisch; während dieser eifrig zählt, wird er von Gattamelatas Eskorte überwältigt. Unsterblich wurde Gattamelata durch Donatello, er nahm den Condottiere zum Vorbild – oder Vorwand – für das erste Reiterstandbild seit der Antike.

Ob Venedigs Condottiere lesen konnte? Es ist wahrscheinlich, dass er Grundkenntnisse erwarb. Um ein großer Leser zu werden, dafür wird ihm das Kriegshandwerk kaum Zeit gelassen haben. Bücher waren rar, Gutenberg bastelte in Straßburg erst an seinen beweglichen Lettern. Stellen wir uns vor, Gattamelata hatte einen Vorleser dabei, einen Mönch vielleicht, der ihm abends im Zelt die Bestseller der Zeit deklamierte. Wenn Gattamelata nach anstrengendem Tagwerk unterhalten sein wollte, durfte es Boccaccio sein, eine der hundert Erzählungen aus dem Decamerone. Dann aber Dante! Schließlich war ihm der florentinische Dichter an den Gardasee schon vorausgereist; vom Blick aus der Burg Penede in Nago, an der die Flotte vorbeimusste, wenn sie erst einmal über den verdammt Pass war, schwärmte Dante: „Im schönen Welschland, dort liegt der Benacus“ (wie der Gardasee auf Latein hieß). Vielleicht aber war dem Kriegsherrn genau der am zartesten Dichtende des italienischen Renaissance-Drei-

Eine Flotte von sechs Galeeren und wenigstens 25 kleineren Schiffen, von 2000 Ochsen über Stock und Stein gezogen – Venedigs Stärke lag auf dem Wasser, Räder waren nicht eben das Mittel der Wahl

gestirns der liebste, und er bat immer wieder, aus Petrarcas „Rime“ ein Sonett hören zu dürfen. Petrarca hatte schließlich nicht nur einen Pass, sondern sogar einen Berg bestiegen. „Auf dem Gipfel ist das Ziel und das Ende unseres Lebens, auf ihn ist unsere Wallfahrt gerichtet.“ Und wie ein Condottiere hatte auch Petrarca die Fronten gewechselt, hatte acht Jahre in Mailand bei den Visconti gelebt, um danach in Venedig weiterzuschreiben.

So geschult, hatte vielleicht auch der alternde Gattamelata einen Blick für das Landschaftserlebnis entwickelt, waren ihm etwa Berge anders als seinen mittelalterlichen Vorfahren nicht mehr nur Schreckgebilde. Man müsste auch ein stumpfes Auge haben, um der Schönheit des Gardasees nicht anheimzufallen, wenn er sich das erste Mal zeigt, kurz nach dem Pass San Giovanni. Wie ein Fjord reckt er sich dem Norden, den Bergen zu, um weit im Süden, kaum zu sehen, in der Poebene flach zu werden. Dort, im Dunst, liegt Brescia.

Die venezianische Flotte hat den Loppiosee verlassen, den Pass geschafft, aber nun steht der schwierigste Teil bevor: Santa Lucia, ein schmales Tal, von einer gepflasterten Römerstraße durchzogen. Hier muss die Flotte zu Tal gelassen werden, über 200 Höhenmeter tiefer liegt der Gardasee. Ein Historiker berichtet ehrfürchtig, wer den Ort gesehen habe, an den dieses Heer geführt wurde, den steil abfallenden Abstieg der Berge, könne nicht glauben, „dass der Menschenverstand oder die Menschenkraft es geschafft hat, wenn man die Größe und das Gewicht des Transports berücksichtigt, der dorthin gezogen wurde und von dort heruntergelassen wurde; das war vielleicht schwieriger und gefährlicher als das Hochziehen“.

Über die Via Santa Lucia müssen die Schiffe hinuntergebremst werden nach Torbole. Der Olivenwald auf den Terrassen ist einer der ältesten am Gardasee, schon der Heilige Vigilius wandelte unter diesen Bäumen, tausend Jahre vor Gattamelata missionierte er diese Gegend. Das schmale Tal wird von wild aufragenden Felswänden eingeschnürt, Bienen summen über Brombeerhecken, in den knorrigen Bäumen zirpen die Grillen ihr Fermatenkonzert. Die Venezianer zurren Schiffstau an Bäumen fest, auf Rädern und Baumstämmen lassen sie ihre Flotte zu Tal. Welch unwürdiger Anblick, Schiffe, die das Offene und den Horizont sonst als ihre Heimat kennen, so eingezwängt! All das sollte auch noch heimlich geschehen, damit der in Riva sitzende Rivale – denn auch die Mailänder hatten Schiffe auf dem See – nichts von der anrückenden Flotte bemerkt.

Der Plan gelingt. Die Schiffe sind in den Wassern des Gardasees. Doch natürlich hat Piccinino von der Sache Wind bekommen. Schließlich ist die Flotte seit der Abreise von Venedig schon seit vier Monaten unterwegs. Im Februar 1439 wird die

venezianische Seemacht von Mailand vernichtend geschlagen, welche Blamage, und die mühsam herbeigeschaffte Flotte auf der Höhe von Maderno versenkt, zur Freude heutiger Wracktaucher. Gattamelata trifft der Schlag, eine Hirnblutung fällt den alten Kämpfer, er wird nach Verona gebracht, wo er noch einmal genest.

Aber wäre die Serenissima die Seemacht der Zeit, wenn sie nach einer Niederlage auf einem Binnensee aufgegeben hätte? Die Venezianer rüsten ein zweites Mal. Diesmal packen sie es klüger an: Sie bauen die Schiffe vor Ort. Sie fällen alle akzeptablen Stämme am Nordufer des Sees (ein Glück für den Olivenhain, dass seine Stämme für Planken nicht taugen). Mit dieser kleineren Flotte, sechs Galeeren und mindestens sieben weiteren Schiffen, siegt im Frühjahr 1440 die Serenissima in der Schlacht auf dem Gardasee. Die Venezianer nehmen Riva ein. Piccinino flieht auf die Burg von Tenno, die Venezianer umzingeln ihn, wie er zuvor Brescia belagert hatte. Aber der Mailänder Condottiere entkommt, indem er sich, *piccinino*, wie er ist, von einem Bedienteten in einem Sack aus der Burg tragen lässt.

Die Mühsal ist noch nicht zu Ende. Denn der direkte Wasserweg vom Süden des Sees nach Brescia ist versperrt, seit 1393 Giangaleazzo Visconti bei Valeggio den riesigen Damm über den Mincio hatte errichten lassen. Die Versorgungsgüter für Brescia müssen also am nördlichen Westufer des Gardasees wieder in die Berge geschafft werden, diesmal immerhin ohne Schiffe, das mörderisch steile, unheimliche Ponaletal hinauf, ins Valle di Ledro und weiter ins Valle delle Chiese, beide unabhängig, aber provenezianisch. Der Weg ist frei, Brescia kann versorgt werden und bleibt venezianisch. Bis Napoleon kommt.

Nachzutragen wäre, dass bis heute ein Kriegsschiff am Gardasee zu besichtigen ist, die „Puglia“, eingemauert im Park von Gabriele d'Annunzios Anwesen Vittoriale in Gardone. Der Dichter kreuzte damit nach dem Ersten Weltkrieg im Adriatischen Meer.

Schiffe weitab vom Meer – es scheint, als seien sie ein Zeichen für große oder großenwahnsinnige Männer. Denn warum sind die Venezianer auf der Etsch nicht ein wenig weiter nach Norden gefahren, bis Trento, und haben von dort – ohne Schiffe – über die Giudicarie Brescia erreicht? Hätte es keine andere Möglichkeit gegeben, als eine Flotte über die Berge zu schaffen? Vielleicht lag der längste Umweg, mit Schiffen bewältigt, für eine Seemacht einfach näher. ☺

Die Berliner Journalistin Barbara Schaefer hat mehrere Reiseführer über die Region um den Gardasee geschrieben. Ihr neuestes Buch ist südlicher angesiedelt: „Limoncello mit Meerblick. Unterwegs an der Amalfiküste und im Cilento“ ist dieses Frühjahr im österreichischen Picus Verlag erschienen.



Regisseur Werner Herzog ließ seinen Helden Fitzcarraldo in dem 1982 gedrehten gleichnamigen Film einen Dampfer über einen Berg am peruanischen Amazonas schleppen

„Schau dir diesen lächelnden, lächerlichen, unscheinbaren Höhenzug an! Der entscheidet unser Schicksal.“

Aus „Fitzcarraldo“