

RAID FLUVIALE TORINO - VENEZIA

12-18 Luglio 1953

Relazione del raid con partenza da Casale, compiuto con una veneta e quattro vogatori da un equipaggio del Circolo « D.A.S. » (Dipendenti Aziende Sip) di Torino formato dei signori:

Arcangelo Arcangeli; Brezzo Albino; Brezzo Flavio; Corà Ezio; Natalini Giorgio.

...

Riteniamo doveroso, prima di iniziare la relazione, ringraziare, tramite la F.I.C., tutte le Società Canottieri disseminate lungo il percorso, per lo squisito senso di ospitalità con il quale siamo stati accolti. Esse sono in ordine topografico:

C. C. Casale - « Nino Bixio » Piacenza - « L. Bissolati » Cremona - « Ongina » Monticelli Ongina - « Eridanea » Casalmaggiore - « Eridanea » Guastalla - S. C. Ferrara - « Bucintoro » Venezia.

...

Richiamiamo l'attenzione della FIC sull'inesattezza delle tabelle chilometriche a nostra disposizione, compresa quella fornitaci dalla Federazione stessa. Tale inesattezza si è riscontrata: in base a rilievi, ad informazioni desunte lungo il percorso, ma soprattutto confrontandole con la tabella chilometrica (di cui alleghiamo copia) inerente al percorso: Pavia-Venezia edita a cura della "Società Mantovana Barcari - Cooperativa di Navigazione Fluviale".

La tabella suddetta compilata ricorrendo all'ausilio di imbarcazione munita di contachilometri, è risultata aggiornatissima. Pertanto, eccettuata la prima tappa, le distanze sono state da noi calcolate con la tabella della Società Mantovana.

...

La realizzazione del raid non comporta particolari difficoltà; e necessaria però una severa ed impegnativa preparazione basata su tre punti principali:

a) allenamento tecnico-sportivo abituando il fisico a resistere alla voga, sotto il sole e alle intemperie.

b) affiatamento morale, tra i membri dell'equipaggio.

c) acquisire quel tanto d'esperienza, necessaria alla navigazione su fiume.

Per ragioni contingenti: vedi dighe, dirottamento di acque, pericoli di incontrare secche che potrebbero, come già nel passato si è verificato, danneggiare irrimediabilmente l'imbarcazione la partenza si è effettuata il 12 luglio 1953 da Casale.

L'intero percorso assommante a Km. 495 è così suddiviso:

Km. 444 sul fiume Po da Casale a Conca di Volta Grimana, Km. 23 su canali - Via Loreo - Km. 28 su Laguna ed è stato compiuto in sette tappe.

1ª tappa - 12 luglio 1953 - Casale-Mezzano Sicomario (Pavia) Km. 87

2ª tappa - 13 luglio 1953 - Mezzano Sicomario-Piacenza Km. 65;

3ª tappa - 14 luglio 1953 - Piacenza-Cremona Km. 51;

4ª tappa - 15 luglio 1953 - Cremona Guastalla Km. 69;

5ª tappa - 16 luglio 1953 - Guastalla-Ficarolo Km. 93;

6ª tappa - 17 luglio 1953 - Ficarolo Loreo Km. 84;

7ª tappa - 18 luglio 1953 - Loreo-Venezia Km. 46.

Nessun incidente ha handicappato lo svolgimento del raid.

Il tempo è stato ottimo, le condizioni morali e fisiche dei componenti l'equipaggio, hanno sempre fatto fronte alla fatica. Venezia ci ha accolti stanchi, ma non tirati come in un primo tempo si prevedeva.

L'eccessiva piovosità che ha caratterizzato il giugno 1953, ha dato al fiume una ricchezza d'acqua eccezionale. Indubbiamente simile fattore ha favorito la riuscita dell'impresa. L'abbondanza di acque non ha dato però eccessiva forza alle correnti; anzi a valle di Cremona detta forza è quasi del tutto scomparsa e questo non deve stupire perchè, il Po ha un letto vastissimo in questa zona e in certi punti con le sue anse, forma dei veri e propri laghi. Delle correnti, accentuate lungo gli argini, abbiamo usufruito solo nella prima tappa; in seguito abbiamo creduto opportuno tagliare le anse, in quanto gli spostamenti da una riva all'altra, per usufruire del più rapido defluire delle acque, non avrebbe compensato il sensibile aumento del chilometraggio.

Da Casale a Gavanella Po, la larghezza media del fiume si aggirava sui

700 metri complessivamente, poichè in tutto il suo percorso, il Po presenta molteplici diramazioni e biforcazioni che si staccano dal letto-madre, determinando vere e proprie isole.

Si faccia ben attenzione a mantenere la rotta sul ramo principale (quasi sempre sulla destra); l'imboccare una delle deviazioni comporterebbe generalmente un allungo del percorso ed il pericolo di andare in secca.

E' consigliabile un binocolo che a distanza facilita l'orientamento e la scelta della strada da percorrere.

Il passaggio dei molteplici ponti in muratura ed in barche, non presentano difficoltà di sorta. Per i seguenti ponti però si usi particolare attenzione:

Ponte FF. SS. (2° di Casale) arcata centrale. Consigliabile il passaggio ad imbarcazione scarica per evitare di imbarcare acqua.

Ponte di Valenza - Passaggio effettuato sulla sinistra con tutta facilità.

Ponte in ferro di Piacenza - Passaggio sotto la 2ª arcata partendo da Destra. Evitare nel modo più assoluto di transitare tenendosi sulla riva destra, una forte corrente porterebbe il natante a cozzare contro una delle pile del ponte.

Il passaggio dei molteplici ponti in barche, deve essere effettuato usando tutte le precauzioni onde evitare di strisciare contro il tavolato. In media i ponti suddetti sono a 1 metro dal livello dell'acqua.

Richiamiamo l'attenzione sui ponti di:

Casalmaggiore - Gettato a 50 metri da quello in muratura. Passaggio da effettuarsi tutto sulla riva sinistra. I pilastri del ponte in muratura, creano un forte incontro di correnti e l'acqua è molto mossa.

Sermide - E' il più basso. Siamo stati costretti, stando supini sulla barca a far forza sul pontile onde abbassare l'imbarcazione. Il ponte è costituito da due zone estreme con barconi in cemento e da una centrale con barche in ferro.

A 3 km, a Valle di Cavanella Po, in regione Pioppa di Grimana Po (km. 444 dalla partenza) si abbandona il fiume entrando nei canali. Si abbandona il Po con la vastità delle sue acque, con le sue rive ricoperte da fitissime selve e pioppeti, con le sue spiagge ricche di sabbia, ospitante gli aironi dalla caratteristica immobilità e dal collo solenne, con i tetti e le guglie dei campanili sporgenti dagli argini. Si abbandona il Po che, con i suoi tratti selvaggi e deserti, si presenta realmente per quello che è: « Il

grande fiume», che quando sonnecchia invita alla pace e alla tranquillità e quando si ridesta, con l'impetuosità delle sue acque, tutto travolge e schianta.

In canale la navigazione si fa più lenta. Si naviga su acque morte di un colore verde cupo (la nostra media dai 10-12 Km. orari è calata a 7 Km.).

Il paesaggio varia, rompendo così la monotonia dell'ultimo tratto di fiume veramente piatto ed uggioso.

Le rive sono basse e ricoperte di giuncheti, che con il loro verde tenue formano un contrasto con quello più cupo dei prati... Flottiglie... di anitre, voli di uccelli, casolari sparsi ovunque, strade costeggianti i canali; ricorderemo sempre il magnifico tramonto che ci ha accolto sui canali. Il disco rosso-fuoco del sole che, specchiandosi sulle acque, creava una luminosa ed irridiscente scia.

Nessun fattore tecnico od inerente alla navigazione ha influito sulla scelta della rete dei canali via Loreo ma bensì un fattore logistico.

Dopo l'attraversamento del fiume Brenta, rimane ancora la Conca di Brondolo, canale lungo circa 1 Km. ed ecco infine la laguna.

La meta è ormai vicina, ma si inizierà la parte più impegnativa, almeno noi tale l'abbiamo giudicata.

La barca se è da fiume ed a fondo piatto, per stabile che essa sia balla; i bordi bassi fanno sì che si imbarchi acqua per le inevitabili onde create dal vento e ostacolanti la navigazione.

Consigliamo, quindi, pur essendo stati entusiasti della prestazione della nostra imbarcazione, dei *natanti a bordo alto e con mezza chiglia* ammesso di avere un carico come il nostro (Kg. 80 circa) escluso il peso dei vogatori.

panile di S. Marco che si intravede a circa 8 Km.

Questa ultima è stata la nostra rotta. Giunti sul tratto di laguna si noterà sulla sinistra un vastissimo edificio con a fianco uno di quei serbatoi d'acqua sopraelevati, imboccare « Il canale della Giudecca » che porta direttamente alla « zattera » ove è sito il cantiere della Società Canottieri « Bucintoro » di Venezia.

Se in laguna si balla... una briosa polka, nei canali ci si abbandona ad una sfrenata... tarantella. Orchestrali i vaporetto di linea, ma soprattutto i velocissimi motoscafi. Siate ben certi che penseranno questi a rendere movimentato il... *dulcis in fundo*.

Onde evitare, di rimanere impantinati nel mare d'erbe che la bassa marea crea in laguna non si intraprenda, nel modo più assoluto, la sua traversata nelle ore in cui... il mare cala di livello (bassa marea).

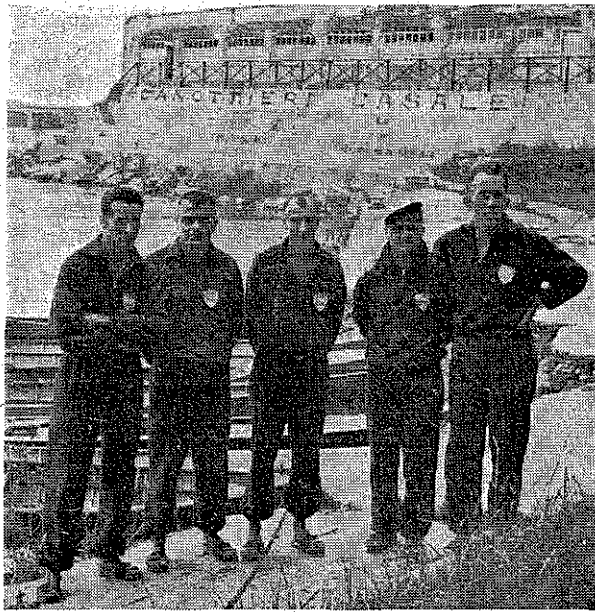
DAL LIBRO DI BORDO

12 Luglio 1953.

I^a tappa

CASALE - MEZZANO SICOMARIO

(Pavia) - km. 37



A Casale prima della partenza.

Due sono le vie per raggiungere la laguna. La più diretta e quindi, la più breve e costituita dal « Canal Nuovo » che punta direttamente dalla Chiusa di « Grimana Po » alla Chiusa di « Cavanella d'Adige » e poscia alla Chiusa di « Brondolo su Brenta ».

L'altra (da noi seguita) dirotta su Loreo, allungando la navigazione rispetto alla prima via di circa 6 chilometri, attraverso la Conca di Tarnova, immette nell'Adige ed a Cavanella d'Adige si riallaccia al « Canale Nuovo ».

Come per i canali anche in laguna, le rotte da seguire sono due.

O seguire la via dei rimorchiatori e vaporetto, via che costeggia Chioggia, Palestrina, S. Pietro in Volta per sfociare nel tratto in cui si dipartono: « Canal Grande » e « Canale della Giudecca ».

Oppure, se le condizioni del mare lo permettono, tagliare direttamente, puntando su Palestrina, correggere la rotta puntando su di un'isolotto circondato da mura ed infine sul Cam-

Ore 5 - Sede Canottieri D.A.S. Si parte!!! L'ora... (direbbe un vecchio ufficiale) stà per scoccare.

Tra poche ore inizieremo una serie di intimi... rapporti con il « Grande Fiume »; per sei giorni non l'abbandoneremo più. Sarà esso ospitale, oppure scocciato dalla nostra presenza? Ci giocherà qualche tiro mancino?

Ore 8 - Il natante è in acqua al pontile della Società Canottieri « Casale », il materiale è imbarcato, sul libro di bordo il primo visto. Ci accomiatiamo dall'ing. Bonomo che è venuto ad assistere alla nostra partenza. Grazie, Ingegnere, per averci con perizia guidato e preparati. Riusciremo! Ed il merito sarà anche suo.

Primi colpi di voga, passiamo sulla Sinistra il Ponte stradale, ci spostiamo immediatamente in direzione dell'arcata centrale del secondo ponte per effettuare il passaggio. Il correntino è impetuoso, le onde rilevanti; causa il sovraccarico imbarchiamo una considerevole quantità. Sosta di circa mezz'ora per poter togliere l'acqua e... via.

A Frassineto Po piacevole sorpresa, sulla riva ad attenderci il Signor Ottone, che con l'Ingegnere Bonomo ci ha accompagnato a Casale e che atte-

se il nostro passaggio, con le sue belle fotografie.

Il fiume si snoda innanzi a noi, presentando molteplici diramazioni, la corrente è abbastanza forte (e solo in questo tratto) e per meglio sfruttarla ci spostiamo da una riva all'altra.

Ore 10,30 - Ecco il Ponte di Valenza, passaggio effettuato con tutta facilità sulla sinistra. Dall'arcata centrale il correntino è più rapido e quindi il passaggio sarebbe stato più impegnativo. Sulla destra ecco Valenza. Si è abbastanza veloci, la corrente seguita ad essere rilevante, il tempo si mantiene chiuso con qualche rara schiarita.

Ore 13 - Consultiamo la tabella chilometrica, abbiamo percorso circa 60 chilometri per cui decidiamo di attraccare per pranzare. Un barcone in cemento con una specie di casetta, pure dello stesso materiale ci offre rifugio. Nè incontreremo parecchie di queste strane imbarcazioni. Servono ai cacciatori per la posta all'uccellazione.

Ore 15 - Riprendiamo la navigazione abbandonando le venete per la pagaia. A qualche chilometro a monte del Ponte carraio e ferroviario di « Cava Manara » il primo ponte in barche. Ne rimaniamo sorpresi, in quanto non risulta alcuna relazione; apprendiamo che è di recente costruzione.

Oltre il Ponte di Cava Manara, passato sulla sinistra ecco sulla destra Rea di Pavia. Tenersi sulla destra per evitare una secca prospiciente l'impianto per la costruzione di barconi in cemento.

Percorsi altri 7 Km. attracciamo per chiedere informazioni. Si apprende di essere a Mezzano Sicomario sulla sinistra, distante dal fiume 500 m. Pancarana che la nostra tabella dava a 90 Km. dalla partenza e, che doveva essere sede della prima tappa è di ben 30 Km. alle nostre spalle. (primo rilievo sull'inesattezza delle tabelle chilometriche a nostra disposizione).

Sono ormai le 18,10 per cui decidiamo di sostare.

13 Luglio 1953.

II^a tappa

MEZZANO SICOMARIO
PIACENZA - km. 65

Ore 6,30 - Il cielo è minaccioso (nella notte è piovuto) e fa molto freddo. Speriamo non continui. Sin dall'inizio della navigazione siamo ostacolati da un vento abbastanza forte.

Ore 7 - Il freddo ed il vento continuano, passiamo il ponte della Becca

(a 2 Km. a monte sulla sinistra la foce del Ticino). Il corso del fiume è larghissimo, debole è la corrente, per cui ci manteniamo costantemente in centro onde poter tagliare le vaste anse che in certi tratti formano dei veri e propri laghi. Il paesaggio circostante è abbastanza vario.

Ore 8,30 - A 22 Km. dalla partenza incontriamo il Ponte di barche di Pontalbera, il cui passaggio non presenta difficoltà alcuna. A 2 Km. circa sulla destra Arena Po. A 15 Km. dal

14 luglio 1953.

III^a tappa

PIACENZA - CREMONA - km. 61

Ore 7 - Si parte dalla Canottieri « Nino Bixio »; il fiume è anche stamattina avvolto da una nebbia fitta. Non fa però gran che freddo.

Alle 8,30 sulla destra avvistiamo il paese di Roncarolo. La nebbia si è diradata e lascia alfine presagire una bella giornata, la navigazione proce-



In navigazione sul Po.

Ponte di Pontalbera altro ponte di barche quello di Castel S. Giovanni. Il passaggio è effettuato in centro, *ma con particolare attenzione.*

Sono le 11 e il tempo, fortuna per noi, sta schiarendosi. Anche in questo tratto il fiume presenta molteplici diramazioni e ci siamo tenuti quasi sempre sulla destra.

Ore 13 - Siamo a 2 Km. dal 1° Ponte di Piacenza. Ci fermiamo per pranzare al sacco. Dopo un pranzetto succulento si riprende la navigazione a pagaia alle 15,15. passaggio del 1° ponte alla seconda arcata partendo da destra. *Il passaggio dalla prima arcata è pericoloso;* una forte corrente porterebbe l'imbarcazione a cozzare contro la pila. Transitiamo sotto il secondo ponte, alla prima arcata di destra.

Sono le 15,30 - allorchè attracciamo al pontile della bella Società Canottieri « Nino Bixio » di Piacenza, ove veniamo cordialmente accolti e ospitati. Dopo un bel bagnetto e ristoro siamo accompagnati nella visita dell'attrezzatura Sociale (piscina, officina barche, imbarcadero ecc.). Poi libera uscita per una visita alla città.

de regolare e veloce su di un fiume vasto e con corrente insignificante.

A qualche chilometro a valle di Roncarolo, il Po è diviso da un'isola che lo biforca in 2 rami; imbocchiamo quello di destra; alla congiunzione ecco San Nazzaro sulla destra.

Sono le 9,35, proseguiamo per oltre 2 km. sin quando, appaiono nascosti fino allora dall'argine, i tetti dei « cascinali dell'Isola Serafini ».

Qui con un trasporto di circa 800 metri via terra si risparmiano 12 km. di fiume. (Il carretto si può ottenere dalla rivendita di tabacchi).

Alle 11 riprendiamo la navigazione; quasi subito innanzi a noi fra gli alberi appare il campanile di Monticelli Ongina. Pochi minuti di voga e siamo all'imbarco della Società « Ongina ». Breve sosta per far porre il visto di transito e poi via verso Cremona dalla quale ci separano solo una decina di chilometri.

Ore 13 - Si giunge a Cremona - sulla sinistra prima del ponte in ferro la Società Canottieri « Leonida Bissolati » dove come al solito siamo ben accolti ed ospitati.

L'accoglienza cordiale riservata oltre che dai dirigenti anche dai soci all'equipaggio è veramente gentile e squisita. Molto ammirata anche la nostra imbarcazione che il Presidente della « Bissolati » ha voluto provare di persona.

Approfittiamo della mezza giornata di riposo per visitare Cremona delle cui opere architettoniche ed artistiche ci è stato detto un gran bene.

15 luglio 1953.

IV^a tappa

CREMONA - GUASTALLA - km. 69

Ore 7 - Ci stacciamo dalla « Bissolati »; passato il ponte sulla sinistra ci troviamo a riva della Società Canottieri « Baldesio » - Fiancheggiando per un breve tratto la riva sinistra per poi spostarci sulla destra, onde evitare una lingua di terra che sbarra per oltre 3/4 il corso del fiume.

La giornata è magnifica, non una nube in cielo. L'intero percorso sarà caratterizzato da innumerevoli e svariati... bagni per evadere alla calura. Le rive sono basse e meno boschive. Si possono quindi intravedere paesetti e fattorie.

Ore 13 - Il sole picchia forte, a pochi chilometri a monte di Casalmaggiore approdiamo a Sacca. Siamo fortunati, dal personale di alcune chiatte otteniamo utili informazioni e soprattutto una tabella chilometrica esatta e recente relativa alla navigazione sul Po da Pavia a Venezia.

Ore 13,50 - Giungiamo alla Società Canottieri « Eridano » di Casalmaggiore - Mentre pranziamo nei giardini della Società, facciamo apporre il visto al libro di bordo, mentre siamo oggetto di domande e curiosità di soci della Società stessa.

Ore 15 - Si riparte; superato a 100 metri circa un primo ponte in ferro ecco il ponte in barche di cemento, la corrente è fortissima e crea dei grandi gorghi, malgrado gli sforzi del pagaiatore n. 5, l'imbarcazione viene trascinata e si incastra sotto i barconi. Faticiamo non poco per districarla. *Consigliamo il passaggio tutto raso alla riva sinistra.*

A pochi chilometri dal ponte di barche il solito isolotto ramifica il Po, imbocchiamo il ramo di Destra. A qualche chilometro dal punto di riunione dei 2 rami, ecco Viadana-Boretto col suo ponte di barche; questo passaggio viene però effettuato sen-

za alcuna difficoltà. Infatti ormai smalzati, all'avvicinarsi dei ponti in barche, disarmiamo le venete, ci sdraiamo nell'imbarcazione che viene affidata alla guida del n. 5 che lentamente sottopassa i ponti.

Nel riarmare la barca, però, ecco il 2° incidente della giornata, al primo colpo di voga, si rompe la boccia della scalmiera del n. 3. Guasto per il momento irreparabile. Si decide quindi di ricorrere alle pagaie.

Ore 18,45 - Si attracca a Guastalla ove ci è riservata una lieta sorpresa; siamo calorosamente accolti dai Soci della Canottieri « Eridanea » (Società non affiliata alla Federazione Italiana Canottaggio).

Il presidente stesso della Società ha voluto onorarci della sua presenza per tutta la serata. Le accoglienze dei soci sono state veramente cordiali ed affettuose. Se la nostra impresa fosse stata preavvisata, senz'altro ci avrebbero poi accompagnati fino a Ferrara con dei loro equipaggi.

Sono da ammirare questi giovani, che in pochi e senza l'aiuto di alcuno, riescono a mantenere in efficienza gli impianti con le sole quote sociali.

16 luglio 1953.

V^a tappa

GUASTALLA - FICAROLO - km. 93

Ore 8,20 - L'impossibilità da parte del custode della Canottieri « Eridanea » di aprirci il cantiere prima delle 7,30, ci costringe ad iniziare la tappa più lunga del Raid solamente a quest'ora. Inoltre la rottura della

boccia, non si è ancora potuta riparare, per cui Arcangeli trasformatosi in carpentiere si mette all'opera mentre la navigazione inizia a pagaia. Si procede abbastanza veloci e alle 10 siamo in vista di Borgoforte e del suo ponte in barche. Transito regolare. Ore 11,30 - la riparazione è ultimata per cui dopo aver benedetto la « 19 » con un bicchierino di Lambrusco Bianco (ricordo di Guastalla) a testa si riprende la navigazione a voga.

A 17 km. da Borgoforte altro ponte in barche: quello di S. Benedetto.

Ore 14 - Abbandoniamo l'imbarcazione alla corrente per pranzare.

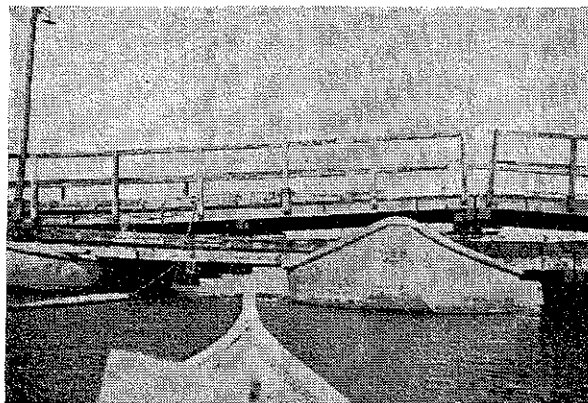
Ore 15,30 - In vista di Ostiglia-Rovere, consideriamo il pranzo e... chilo terminati per cui mano alle pagaie, e avanti! Passato sulla sinistra il ponte stradale imbocchiamo il ramo di sinistra del fiume (una delle solite isole biforca il Po).

Questo breve tratto di fiume è veramente suggestivo con le rive dell'isola ricche di vegetazione che ricordano il tratto da « Villafranca a Faule ».

Al punto di congiunzione il fiume ritorna largo e ci spostiamo a destra per evitare un'ansa.

Ore 17,30 - Percorsi da Ostiglia circa 20 km. eccoci al ponte di barche di Sermide (in quest'ultimo tratto notiamo come il fiume si sia ristretto e incanalato da argini). E' questo il ponte in barche più basso, siamo costretti, stando supini sulla barca a far forza sul pontile onde abbassare l'imbarcazione, per passare oltre.

Passato il ponte durante un bagno collettivo, siamo avvicinati da una piccola imbarcazione a remi. Sono



Il ponte di barche di Sermide.

due giovani milanesi che partiti da « Delebio » sull'Adda il 12-7 hanno come noi, per meta Venezia.

Con essi procediamo sino a Ficarolo che raggiungiamo alle ore 19.

Malgrado la partenza ritardata, l'esser ricorsi alle pagaie per buona parte del percorso, l'aver interrotto sovente la navigazione per bagnarci, onde ricercare refrigerio contro la calura, tenendo conto delle pause per la colazione e pranzo, constatiamo d'aver percorso i 93 km. stabiliti, mantenendo una discreta media.

Questo ci soddisfa molto in quanto è indice che il nostro fisico non risente la stanchezza.

17 luglio 1953.

VI^a tappa

FICAROLO - LOREO - km. 84

Ore 7,20 - Abbandoniamo Ficarolo alle 7,20 per la penultima tappa.

Malgrado la fitta nebbia che tutto avvolge, si preannuncia un'altra giornata particolarmente calda. Il cielo è pulitissimo e fa già caldo malgrado siano solamente quasi le 8. Si procede tenendoci sulla sinistra perchè la vastità del fiume in questo tratto è molto accentuata.

Ore 10 - Si transita da Occhiobello sulla sinistra. Tutto un fervore d'operare per l'arginatura del Po. Ci trasferiamo sulla riva destra all'altezza dei primi impianti industriali di Pontelagoscuro e, passati i due ponti attracciamo alla Società Canottieri « Ferrarese » di Pontelagoscuro. Si decide la sosta fino alle 11 per una visita ai locali sociali, una doccia e uno spuntino al fresco.

Ore 11 - Si riprende la voga, il sole picchia, per fortuna una leggera brezza rende più sopportabile la calura. La corrente è quasi del tutto scomparsa, le rive sono basse, il paesaggio monotono. A Polesella transitiamo sotto l'ultimo ponte di barche il cui passaggio è effettuato con tutta facilità.

Ore 14,30 - Siamo all'altezza di Canalnuovo e si decide la sosta per il pranzo. Il... chilo, lo terminiamo vogando ed alle ore 18,30 dopo essere

passati a Bottrighe sotto l'ultimo ponte in muratura eccoci alla chiusa di Grimana Po situata sulla sinistra a circa 2 km. a valle di Cavanella Po.

Ore 18,10 - Solennizziamo l'abbandono del fiume con un ultimo bagno ed alle 19 entriamo in chiusa per uscirne alle 19,15 - Solamente 5 chilometri ci separano da Loreo.

Imbocchiamo il canale a sinistra, poi il primo canale a destra; indi il primo canale ancora a destra ed eccoci a Loreo dove siamo accolti con curiosità e cordialità dalla popolazione. Sono le 19,45.

18 luglio 1953.

VII^a tappa

LOREO - VENEZIA - km. 46

Ore 7,45 - ... l'ultimo balzo si è iniziato. Stamane si è allegri e più canori... del solito. La meta è ormai vicina.

Ore 8,20 - Chiusa di Tarnova che immette nell'Adige. Le porte sono ancora manovrate ad argano per cui si perde parecchio tempo (la costruzione della chiusa risale a 175 anni fa).

Ore 9 - Entriamo nell'Adige che scendiamo tenendoci sulla sinistra.

Ore 9,25 - Conca di Cavanella d'Adige che ci immette nel Canale di Valle. (La conca è situata sulla sinistra a 660 metri circa dal ponte in ferro).. Un potente hurrà!!! al tempo che seguita ad essere magnifico.

Ore 9,35 - Eccoci nel Canale di Valle. E' più largo di quello di Loreo, incontriamo parecchi barconi che lo stanno ridiscendendo. La media è sensibilmente calata causa l'acqua stagna, si aggira sui sette chilometri orari.

Ore 10,10 - Breve sosta a S. Anna.

Ore 11,45 a Brondolo attraversamento del Brenta, un tratto ancora di canale ed eccoci in laguna. Sono le 12.

Le palafitte segnano la strada; la seguiamo sino all'altezza di Chioggia. un vento abbastanza forte ostacola

la navigazione spingendoci verso riva, siamo costretti a neutralizzare un vogatore dispari, i pari si stanno spremendo per mantenere la rotta.

Il mare è abbastanza mosso. La nostra imbarcazione balla, se la cava però con onore.

Vista la lunghezza del tracciato lungo le palafitte, tracciato che costeggia la riva destra della laguna e quindi procedente a zig-zag, decidiamo di tagliare abbandonando questa via puntando direttamente su Pallestrina che si intravede a destra, rettifichiamo poi puntando su un'isoleta circondata da mura a sinistra di Malamocco ed infine, direttamente su S. Marco che si intravede circa a 8000 metri.

Ore 16,50 - Canale della Giudecca. Dulcis in fundo: il continuo passaggio di vaporette e di veloci motoscafi rende la acque agitatissime.

Uno di questi motoscafi si avvicina troppo. Investiti dalle ondate formate dalla scia, siamo costretti a manovrare bruscamente onde evitare il capovolgimento. Nel trambusto, cade in acqua del materiale, tra il quale una preziosa borsa contenente del denaro.

Recuperato il recuperabile, riprendiamo la navigazione ed alle 17,15 attracciamo al cantiere della « Bucintoro ».

Il raid TORINO - VENEZIA dell'equipaggio D.A.S. di Torino è terminato.

I mesi della preparazione al raid, l'organizzazione e la realizzazione dello stesso, l'ondata dei consensi e degli scetticismi sorta quando presentammo il nostro progetto; tutto è ormai alle nostre spalle.

Rimane però in noi, il ricordo delle magnifiche giornate trascorse, delle accoglienze cordiali degli sportivi e delle popolazioni rivierasche, ma soprattutto l'intima soddisfazione dello sportivo a vittoria raggiunta.

DISLOCAZIONE DELLE SOCIETA' CANOTTIERI ATTRAVERSATE

- 1) SOCIETA' CANOTTIERI CASALE - Prima dei due ponti - Lungo Po Gramsci, 6 sulla riva destra - CASALE.

CANTIERE NAVALE DI DONORATICO

CONTE GADDO DELLA GHERARDESCA

IMBARCAZIONI DA CANOTTAGGIO marca Foggi-Agretti della Gherardesca

Telefono 5128

★ ★ ★

DONORATICO (Livorno)

2) SOCIETA' CANOTTIERI « NI- NO BIXIO » - PIACENZA - Do- po i due ponti sulla riva destra.	Ponte della Becca circa dalla Foce del Ticino	km. 2	Sacchetta	Km. 232	S
3) SOCIETA' CANOTTIERI « L. BISSOLATI » - CREMONA - Prima del ponte sulla riva sinistra.	Port Albera	» 18	Sustinente	» 234	S
4) SOCIETA' CANOTTIERI BAL- DESIO - CREMONA - Dopo il ponte sulla riva sinistra.	Spessa (Ponte in barche)	» 20	Foce Secchia	» 234	D
5) SOCIETA' CANOTTIERI ONGI- NA - MONTICELLI D'ONGINA - Sulla riva destra a qualche cen- tinaio di metri dal punto di riu- nione dei due rami formati dal- l'isola Serafini.	Arena Po	» 21	Quingentale	» 237	D
6) SOCIETA' CANOTTIERI ERIDA- NEA - CASALMAGGIORE - A 800 metri circa prima del ponte FF. SS. sulla riva sinistra.	Parpanese	» 27	Serravalle Po	» 241	S
7) SOCIETA' CANOTTIERI ERI- DANEA - GUASTALLA - Chalet a 220 metri dalla riva destra.	Mezzano	» 28	Ostiglia-Revere (ponte car- raio)	» 245	S D
8) SOCIETA' CANOTTIERI FER- RARESE - PONTELAGOSCURO - Sulla riva destra del fiume al- l'inizio della biforcazione creata da un'isola.	Bosco Tosca	» 30	Banizzo	» 249	D
9) SOCIETA' CANOTTIERI BU- CINTORO - VENEZIA - Cantiere «alle zattere» innanzi alla chie- sa del Redentore - Sede Piazzetta S. Marco.	Ponte in barche		Melaro	» 251	D
TABELLA CHILOMETRICA (relativa al tratto di percorso CASALE - FONTE DELLA BECCA)	Monticelli Pavese	» 34	Bergofranco	» 252	D
N. B. le lettere D. S. a fianco dei chilometri indicano la posizio- ne sulle rive a Sinistra e a Destra dei vari centri indi- cati dalla tabella chilometrica.	Foce Tidone	» 37	Carbonara	» 255	D
Casale	Foce Lambro	» 44	Bergantino	» 258	S
Foce Sesia	Corte S. Andrea	» 45	Carbonara	» 260	D
Ponte Valenza	Guzza Fame	» 51	Moglia	» 263	D
Foce Taro	Co' Trebbia	» 58	Sermide (ponte in barche)	» 265	D
Foce Scrivia	Foce Trebbia	» 62	Massa inferiore	» 266	S
Ponte S. Nazario	Piacenza (Ponte FF.SS. e ponte carraio)	» 65	Felonica Calto	» 270	D
Foce Agognà	Mortizza	» 70	Solara Foce	» 274	S
Ponte in barche di recente costruzione - non risulta da alcuna relazione	Roncarolo	» 85	Ficarolo (traghetto)	» 278	D
Ponte di Cava Manara	S. Nazario (traghetto)	» 94	Stellata	» 279	S
Rea di Pavia	Isola Serafini	» 96	Foce Panaro	» 280	D
Mezzano Sicomario	Castel Nuovo	» 97	Salvatonica	» 283	D
Foce del Ticino	Bocca D'Adda	» 102	Palantone	» 284	D
TABELLA CHILOMETRICA (relativa al tratto Foce Ticino - Ve- nezia edita dalla Società Mantovana Barcari - Cooperativa di navigazione fluviale barcari)	Spina Desco	» 104	Gaibe	» 285	S
	Cremona (Ponte FF.SS. e Monticelli d' Ongina ponte carraio)	» 109	Bonello Ravalle	» 287	S
	Foce Morbasco	» 116	Stienta	» 290	S
	Brancero	» 121	Occhiobello	» 293	S
	Polesine Parmense	» 125	Pontelagoscuro (Ferrara) Ponte FF.SS. e ponte carraio.	» 298	D
	Zibello	» 132	S. Maria Maddalena	» 299	S
	Isola Pescaroli	» 136	Paviola-Francolino	» 303	S
	Stagno	» 140	Garofalo	» 308	S
	Foce Taro	» 145	Zacca	» 311	D
	Torricella	» 148	Polesello Po (ponte in barche)	» 314	S
	Cussola	» 151	Gurada Veneta	» 318	D
	Casalmaggiore (ponte in mur. e in bar.)	» 157	Alberone	» 321	D
	Foce Parma	» 163	Crespino	» 325	S
	Cicognara	» 169	Cologna	» 326	S
	Cogozzo	» 170	Canalnuovo	» 329	S
	Brescello	» 173	Villanova Marchesana	» 332	D
	Foce Enza	» 174	Berra-Papozze Serravalle	» 334	S-D
	Viadana (ponte in barche)	» 175	S. Maria in Punta Fucile Garò	» 341	D-S
	Boretto	» 176	Corbola	» 345	S
	Camponesco	» 177	Bottrighe (ponte carraio)	» 348	D
	Correggioverde	» 181	Mezzorno	» 351	S
	Guastalla (ponte in bar- che in costr.)	» 183	Cavanella Po	» 354	D
	Foce Crestolo	» 185	Conca di Volta Grimana	» 357	D-S
	Dosolo	» 186	Ponte Fornaci Loreo	» 362	S-D
	Riva di Luzzara	» 187	Conca di Tarnova	» 365	S
	Lizzolo	» 190	Cavanella d'Adige (conca)	» 368	D
	Foce Oglio	» 198	Brondolo (chiusa Brenta)	» 377	S
	Scarzarolo	» 202	Chioggia	» 383	D
	Roncocorrente	» 205	Pallestrina	» 388	D
	Borgoforte (ponte in bar- che)	» 207	S. Pietro in Volta	» 394	D
	Bocca di Canda	» 210	Alberoni	» 398	D
	Villa Saviola	» 211	Malamocco	» 402	D
	S. Nicolò	» 213	Venezia S. Marco	» 408	D
	Portiolo	» 217	Stazione Ferroviaria	» 411	D
	S. Giacomo	» 220	Porto Marghera	» 413	D
	S. Benedetto Po	» 221	Mestre Venezia	» 416	D
	S. Benedetto Po (ponte in barche)	» 224			
	Camatta	» 227			
	Foce Mincio	» 228			
		» 231			

Giorgio Natalini