

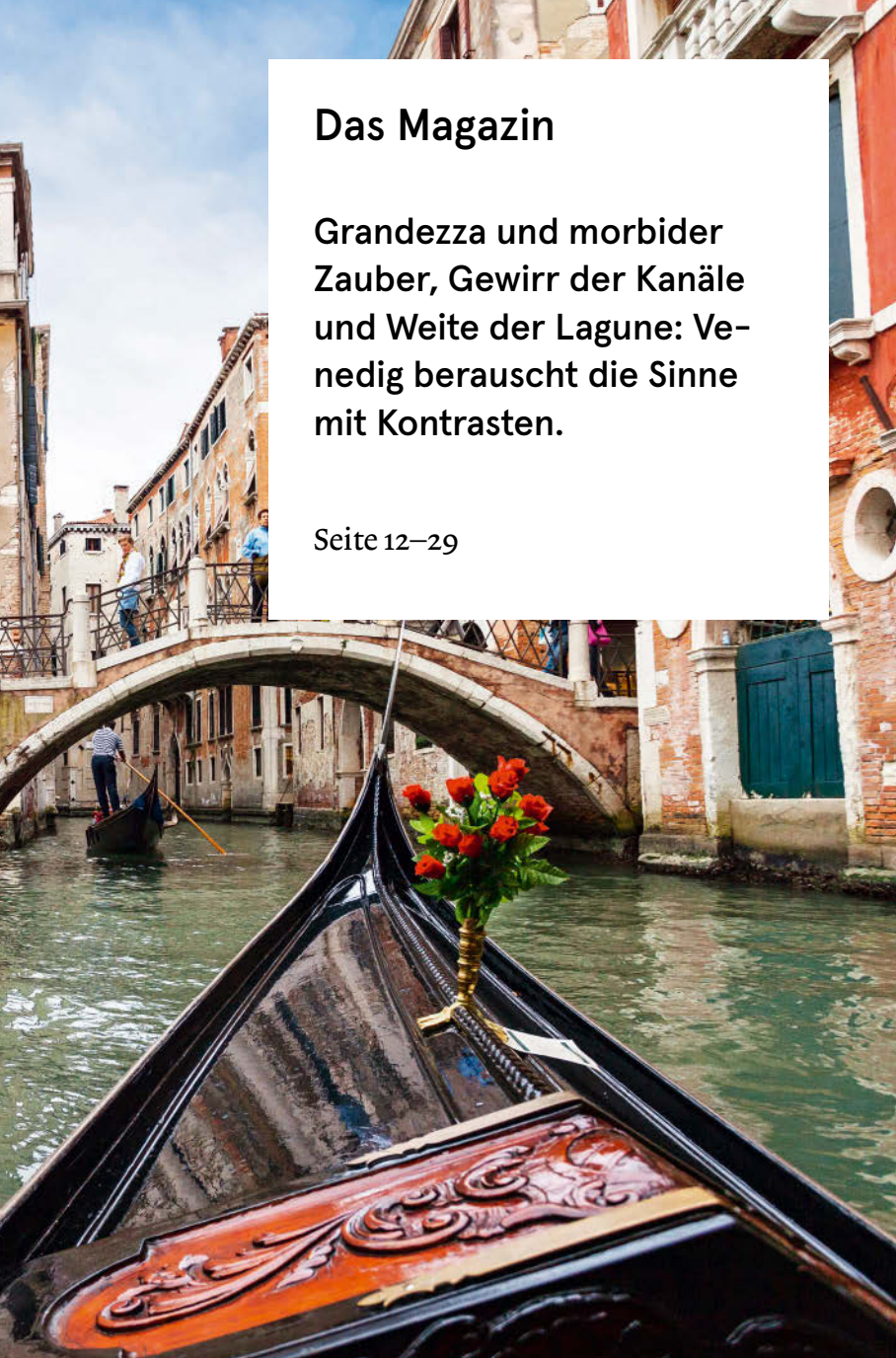


Im Labyrinth der kleinen Kanäle kann man sich leicht verlieren und abseits der Touristenströme verwunschene Plätze und Paläste entdecken.

Das Magazin

Grandezza und morbider
Zauber, Gewirr der Kanäle
und Weite der Lagune: Ve-
nedig berauscht die Sinne
mit Kontrasten.

Seite 12–29



Wenn die Gondeln Luxus tragen

Bummeln in Booten ist nirgends schöner als in Venedig. Ursprünglich wurden die Gondeln hier bunt angemalt. Erst im Jahr 1562 legte man Schwarz als verbindliche Farbe fest, um dem überbordenden Prunk entgegenzuwirken, mit dem die Adelsfamilien ihre Gefährte ausstatteten.

Venedigs Alltag sichern Wasserfahrzeuge aller Art: Warenboote und Abfallkähne, Lösch-, Rettungs- und Polizeiboote, schnelle Wasser-taxis, private Vergnügungsschiffe sowie *vaporetti* (S. 189) für den öffentlichen Nahverkehr. Mit der Gondel durch Venedig zu fahren ist reiner Luxus – es sei denn, es handelt sich um ein *traghetto* (S. 189), eine der Gondelfähren, mit denen die Venezianer den Canal Grande überqueren.

Schwarz und schnittig

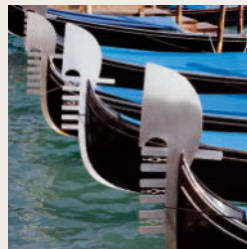
Unklar ist, wann die weltweit einzigartige Bootsform der Gondel entwickelt wurde; gesichert ist, dass man sie bereits im 11. Jh. gebaut hat. Lang, schmal und mit wenig Tiefgang, eignet sie sich ideal für enge, seichte Kanäle. Eine Gondel ist 10,87 m lang und misst an ihrer breitesten Stelle 1,42 m. Um dem

Gewicht des Gondoliere im Heck entgegenzuwirken, ist sie an der Bugspitze mit einem *ferro* versehen, einem schweren Metallschild mit der abstrahierten Mütze des Dogen und den sechs Zacken der *sestieri*: San Marco, Castello, Cannaregio, Santa Croce, San Polo und Dorsoduro. Gesteuert wird die Gondel über die *forcola* am Heck. Wie die ellenförmige Ruderhalterung aus Kirsch- oder Walnussholz geschnitzt sein muss, damit über die Rundungen und Ausbuchtungen die insgesamt sieben *Tempi* vom Anlegen bis zur Schnellfahrt gesteuert werden können, ist ein in Fachkreisen gut gehütetes Geheimnis.

Nur noch auf historischen Gemälden ist der *felze* zu bewundern – ein hölzerner Aufbau mit halbrundem Dach, der die Gondelgäste im Sommer vor Sonne, im Winter vor



Messingbeschläge zieren eine Gondel. Der Gondoliere steht hinten auf dem Boot, das schwere Metallschild am Bug gleicht sein Gewicht aus.



Regen und Kälte schützte. Dass die Gondelkabine nicht völlig in Vergessenheit geriet, ist dem Namen von »El Felze« zu verdanken, einer Vereinigung zum Erhalt der Gondelkultur. Darin sind alle Gewerbe zusammengeschlossen, die nötig sind, um in einer Bauzeit von einigen Monaten aus 280 Einzelteilen eine Gondel zu fertigen, z. B. Bootsbauer, Schlosser, Kunstschnitzer, Polsterer, Schneider, Schmiede und Vergolder. Die Produktion der Gondeln kennt keine Rationalisierung; hier wird mit Hingabe und Genauigkeit geschaffen, was schließlich mit erhabener Eleganz über die Kanäle gleitet.

Als Frau in der Männerbastion

Seit Gründung der exklusiven Gondolierevereinigung im Jahr 1094 gab es nie eine Frau unter den 425 Mitgliedern – bis 2009 die seinerzeit

23 Jahre alte Giorgia Boscolo, Mutter zweier Kinder, die Männerbastion erstürmte. Giorgia ist die Tochter eines Gondoliere, der zwar stolz auf sie ist, sie aber nicht in ihren Ambitionen unterstützte. Wie alle Gondolieri findet er, dass der Beruf für eine Frau ungeeignet ist. Was wohl auch materielle Gründe haben mag. Eine Gondel zu steuern ist eine lukrative Tätigkeit. Mehr als 5000 Euro bringen die Männer angeblich im Monat nach Hause.

Rudern als Volkssport

Venezianer lieben das Rudern, egal ob im Stehen oder im Sitzen. Sie organisieren sich in Vereinen und trainieren das ganze Jahr für ihre Sommerregatten. Jeder Stadtteil hat seinen eigenen Club, und bei den Regatten drängen sich die Fans, um ihre Ruderhelden anzufeuern.



Acqua alta: Der Markusplatz, tiefster Punkt der Stadt, wird als Erstes überflutet.

Hinter den Kulissen die Zukunft sichern

Venedig steht in vielerlei Hinsicht vor enormen Schwierigkeiten. Seit die UNESCO gedroht hat, der Stadt den lukrativen Welterbestatus zu entziehen, wird allerdings auch viel getan, um die Zukunft zu sichern.

Ein Teufelskreis

Ende des Zweiten Weltkriegs lebten im *centro storico* von Venedig, also in der Altstadt, rund 170 000 Menschen. Heute sind es nicht einmal mehr 54 000. Das liegt vor allem daran, dass erschwingliche Wohnungen in passablem Zustand hier Mangelware sind. Das Leben in Venedig ist aufwendig und teuer. Das veranlasste

viele zur Flucht auf das komfortablere, preiswertere und vor allem trockenere Festland. Doch so eine Abwanderung ist in aller Regel der Beginn eines Teufelskreises, auch in Venedig. Da schließen dann Läden, Dienstleistungen werden nicht mehr angeboten – die Stadt verliert immer mehr an Lebensqualität, weshalb kaum noch jemand neu zuziehen