



SWR2 Wissen

Venedigs Bootskultur

Von Aureliana Sorrento

Sendung: Freitag, 22. März 2019, 8:30 Uhr

Redaktion: Udo Zindel

Regie: Alexander Schuhmacher

Produktion: SWR 2019

Venedigs Geschichte war Jahrhunderte lang untrennbar mit Ruder- und Segelbooten verbunden. Der Wellenschlag, den Motorboote heute produzieren, droht, die Stadt zu zerstören.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

Atmo 01: *Collage Venedig-Atmos, Vögel aus dem Fenster, Möwen, Campo, Schaukelndes Wasser*

Autorin:

Frühmorgens, wenn das Gras in den ummauerten Gärten noch taunass glänzt, und die ersten Fensterläden geöffnet werden, haben in Venedig die Möwen das Sagen. Von den Kanälen her weht ihr Gegakel ins Labyrinth der Gassen. Später hallt auf den Campi – den Plätzen – und in den Calli – den Straßen – das Sprachengewirr zehntausender Touristen wider. Aber zu jeder Stunde prägt die Lagunenstadt ein Grundton: der Klang des Wassers, der Wellen und der Boote. Der Bootsbauer Nicolò Zen sagt:

OT 01 - Nicolò Zen (Bootsbauer):

Le barche e la città...la città.

Übersetzer:

Die Boote und die Stadt Venedig haben sich parallel entwickelt. Anfangs waren Boote nötig, um die Laguneninseln zu besiedeln, auf denen es nichts gab. Nach und nach transportierte man mit den Booten dann Baumaterial auf die Inseln und errichtete die Stadt.

Atmo 02: Wasser

Ansage:

„Venedigs Bootskultur“. Eine Sendung von Aureliana Sorrento.

Autorin:

Venedig wurde von adriatischen Küstenbewohnern gegründet, die vor kriegerischen Germanen in die Sümpfe der Lagune und auf ihr Labyrinth kleiner Inseln flohen. Mitte des sechsten Jahrhunderts begannen die Flüchtlinge, sich dauerhaft auf den Inseln niederzulassen und eine Stadt zu bauen. Seitdem ist die Geschichte Venedigs mit der der Boots- und Schifffahrt verbunden. Die Serenissima Republica de Venessia, die Durchlauchtigste Republik des Heiligen Markus, wie Venedigs Aristokratenrepublik sich nannte, stieg dank der Meisterschaft ihrer Schiffsbauer schon im frühen Mittelalter zur Seemacht auf.

Bis Ende des neunzehnten Jahrhunderts, als das erste Dampfschiff im Canal Grande auftauchte, befuhren nur Ruder- und Segelboote die venezianische Lagune. Ab den Siebziger Jahren wurden Ruderboote dann endgültig von modernen, schnellen Motorbooten abgelöst. Der Wellenschlag, den sie erzeugen, beschädigt seit bald fünf Jahrzehnten die Fundamente der weltberühmten venezianischen Bauten.

OT 02 - Nicolò Zen:

I danni fortissimi che...dei motori.

Übersetzer:

Bei Ebbe sieht man die Schäden an den Fundamenten: die Löcher im Mauerwerk, wo Ziegel und Natursteine aus Istrien, die häufigsten Baumaterialien hier, fehlen. Man kann sogar Schäden an den Pfahlgründungen erkennen, auf denen die venezianischen Paläste ruhen. Das sind alles Folgen des Wellenschlags und der Strömungen, die Motorboote unter Wasser erzeugen.

Autorin:

Nicolò Zen ist einer der letzten *squeraiol* – Handwerker, die Holzboote nach traditionellen Regeln bauen. Etwa 80 verschiedene Bootstypen verkehrten einst in Venedig und auf seinen Laguneninseln. Ruderboote, die man mit Blick nach vorne im Stehen fährt, um in den oft engen Kanälen besser sehen zu können. Jeder Salatkopf und jeder Weizensack, die in die Stadt gelangten, wurden auf solchen Booten transportiert. Mit Booten schaffte man den Müll aus der Stadt und mit Trauergondeln die Toten auf die Insel San Michele, Venedigs Friedhof.

OT 03 - Nicolò Zen (Bootsbauer):

La città ha riplasmato...della città.

Übersetzer:

Die Stadt Venedig hat wiederum die Boote geformt. Traditionelle venezianische Bootstypen unterscheiden sich je nach Nutzungszweck und den Wasserwegen, auf denen sie sich bewegen. Boote, die durch innenstädtische Kanäle fahren, sind schmaler als solche, die die Lagune befahren. Die, die bis auf die Adria vordringen, haben höhere Bordwände – wegen des Seegangs dort. (...) Und das Verhältnis von Stadt und Booten ist so eng, dass die Vitalität der Bootskultur als Gradmesser für die Vitalität der Stadt Venedig dienen kann.

Atmo 03: Wasser, Ufer, Stimmen**Autorin:**

Samstag morgens um halb zehn treibt sich kaum jemand an den Fondamenta Zattere herum, dem südlichen Ufer Dorsoduro. Der Stadtteil, quasi der Bauch des Fisches, den Venedig in seine Lagune zeichnet, wartet noch auf den Ansturm der Touristen. Der Himmel ist makellos azurblau. Die Konturen der Paläste, ihrer Türmchen und Zinnen, ihrer Friese und Rosetten heben sich scharf davon ab.

Atmo 04: Atmo 1 + Stimmen**Autorin:**

Nur bei den Magazzini del sale, den ehemaligen Salzlager Venedigs, geht es lebhaft zu. Ein Trupp sonnengebräunter Männer und Frauen in blauen Bermudashorts und roten Trikots, auf die goldene Kronen gestickt sind, schiebt elegante Ruderboote aus dem Tor einer Lagerhalle auf den Kai. Sie beherbergt den ältesten Ruderverein Venedigs.

Die „Reale Società Canottieri Bucintoro“ – die „Königliche Gesellschaft der Bucintoro-Ruderer“ – wurde 1882 gegründet. Der Name aber stammt aus den Jahrhunderten

davor: Bucintoro hieß die prächtige Staatsgaleere der Republik Venedig, auf der der Doge alljährlich das Ritual der „Vermählung mit dem Meer“ vollzog: Zum Zeichen des Bundes der Stadt mit der See warf er einen goldenen Ring in die Fluten der Adria.

Marco Zentilomo führt in die Vereinsräume. Trophäen und vergilbte Fotos zeugen von den Siegen der Vereinsmannschaften bei Regatten des letzten Jahrhunderts.

Atmo 05: *im Sitz des Vereins*

OT 04 - Marco Zentilomo:

È nata... Ci sono tante remiere a Venezia...vogata veneta.

Übersetzer:

Ursprünglich wurde der Verein gegründet, um an internationalen Regatten teilzunehmen, bei denen auf britische Art – also rückwärts, im Sitzen – gerudert wurde. Vor etwa 50 Jahren wurde dann die venezianische Art zu rudern, die *voga alla veneta*, wiederentdeckt. Um diese Tradition am Leben zu halten, wurden inzwischen viele Rudervereine in Venedig gegründet. Fast jeder Venezianer kann auf venezianische Art rudern.

Atmo 06: *Stimmen*

Autorin:

Auf dem Bootsteg vor den Magazzini wird das Ausflugsziel besprochen. Zentilomo, Spross einer alten venezianischen Familie, hat lange in München und in London gelebt und wechselt gewandt von einer Sprache in die andere.

OT 05 - Marco Zentilomo:

Schau ma mal, ob der Arsenale auf ist. Wir können dahin gehen, oder auch zur San Servolo-Insel...

Autorin:

Ein wuchtiger Säulendrehkran ragt in den Himmel, nacheinander werden die Boote auf seine Hebegurte geschoben. Schlanke Holzboote mit nach oben gebogenem Bug und Heck, das größte mit weiß lackierten Planken und rotem Kiel. Wir nehmen zu sechst darin Platz. Der Kran hebt das Boot mitsamt uns allen in die Luft, schwingt es zur Seite und senkt es rumpelnd ins Wasser hinab.

Atmo 07: *unter dem vorigen Text einspielen, Säulendrehkran, Platschen des Bootes ins Wasser, Stimmen, Fahrt*

Atmo 08: *Bootsfahrt*

Autorin:

Wir steuern auf den San Marco-Kanal zu, am alten Zollamt, der Piazza San Marco und dem Dogenpalast vorbei, vor denen Gondeln schaukeln, in Reih und Glied an Holzpfählen vertäut. Ihre Bug- und Heckbeschläge blinken in der Sonne. Die

schlanken Boote sind die letzten aus der altherwürdigen venezianischen Schiffs- und Bootsbau-Kunst, die noch täglich im Gebrauch sind.

Atmo 09: *vor dem Squero Dei Rossi, Welle und Boote*

Autorin:

Der Begriff „gondola“ findet sich zum ersten Mal im Jahr 1094 im Edikt eines Dogen. Seit bald eintausend Jahren transportieren Gondeln Personen durch die Kanäle Venedigs und die Lagune. Um 1870 gab es in der Stadt noch acht Werften, die zusammen mehr als einhundert Gondeln pro Jahr herstellten. Die *squeri*, wie die Werften auf Venezianisch heißen, waren über die ganze Stadt verstreut. Heute bauen nur noch wenige Meister traditionelle Gondeln. Ihre *squeri* wurden vom Tourismus an den Stadtrand gedrängt. Roberto Dei Rossi hat auf der Giudecca-Insel, abseits von den Touristenströmen, seinen *squero*: eine große Werft an der Seeseite der Insel. Am Ufer liegen mehrere Gondeln und Baumstämme auf Böcken zum Trocknen.

OT 06 - Roberto Dei Rossi:

Adesso stiamo facendo...

Übersetzer:

Momentan renovieren wir einige Gondeln und bauen ein paar neue. Außerdem restaurieren wir gerade eine 20 Meter lange Gondel, die nur Repräsentationszwecken dient, also zum Beispiel bei Stadtfesten verwendet wird. Sie heißt Dodesona, das heißt: für zwölf Ruderer, und ist 40 Jahre alt.

Autorin:

Die Kunst, Gondeln zu bauen, wurde über Jahrhunderte vom Vater auf den Sohn vererbt; heutige Gondeln sind das Ergebnis stetiger Verbesserungen. Die Urgondeln des Frühmittelalters unterschieden sich kaum von den anderen Bootstypen der Lagune. Aber im 14. Jahrhundert avancierten Gondeln zu bevorzugten Transportmitteln venezianischer Patrizier, und wurden deshalb immer schlanker und eleganter. Da sich die Adligen mit der Ausschmückung und Farbenpracht ihrer Gondeln hemmungslos zu überbieten versuchten, erließ der Senat 1562 ein Gesetz gegen die Prunksucht, nach dem alle Gondeln schwarz zu sein hatten. Bis Ende des 18. Jahrhunderts hatten sie symmetrische Rümpfe und mussten von zwei Mann gerudert werden. Heute ist die linke Seite einer Gondel um rund 25 Zentimeter breiter als die rechte und kann wegen dieser Asymmetrie, die einen Rechtsdrall erzeugt, von nur einem Mann an Steuerbord gerudert werden.

OT 07 - Roberto Dei Rossi:

L'unica imbarcazione...diciamo che è...di manovra. La gondola...altezze.

Übersetzer:

Die Gondel ist das einzige asymmetrische Wasserfahrzeug der Welt. Diese Asymmetrie ihres Bootskörpers dient dazu, dem Gondoliere das Steuern zu erleichtern. Zumal sie elf Meter lang ist und durch die engen Kanäle Venedigs manövriert werden muss. Jede Gondel muss nach Maß gebaut werden, d. h. nach dem Gewicht des Gondoliere und der Innenausstattung. Man muss alles genau

austarieren, damit der hochgezogene Bug und das Heck im Wasser auf gleicher Höhe bleiben.

Atmo 10: *in der Werft, Säge, Staubsauger*

Atmo 11: *Werkhalle*

Autorin:

An Arbeit mangelt es Dei Rossi nicht. Aber es fehle an Ausbildung und Nachwuchs, beklagt der Meister. Die Kunst des Gondelbaus drohe in Vergessenheit zu geraten.

Ähnlich ergeht es den anderen Handwerken, die an Bau und Ausstattung von Gondeln beteiligt sind. Ihre Zünfte haben sich im Verband El Fèlze zusammengeschlossen – so hieß die Kabine in der Mitte der Gondel, die einst die Fahrgäste vor der Witterung schützte und aus heutigen Gondeln verschwunden ist. Verbandsgründer Saverio Pastor sagt:

OT 08 - Saverio Pastor:

Ci siamo riuniti per contarci...Perchè...dimenticato.

Übersetzer:

Wir haben uns zusammengeschlossen, weil wir immer weniger werden und immer größere Schwierigkeiten haben. Das Interesse an unseren Handwerken lässt nach. Einst war das Handwerk eine Eigenheit dieser Stadt, aber es ist völlig ins Abseits geraten.

Atmo 12: *in Saverio Pastors Werkstatt*

Autorin:

Hölzer, Werkzeug und Kisten voller Rudergabeln liegen in Pastors Werkstatt auf dem Boden. Forcole heißen die Rudergabeln venezianischer Boote: gewundene, polierte Schönheiten mit mehreren Kerben, die eher Skulpturen als üblichen Rudergabeln ähneln. An einer Wand hängen Ruder, an der anderen rohe Bretter.

OT 09 - Saverio Pastor:

Ci sono remi...I remi essenziali...La si è visto...

Übersetzer:

Das ist die Werkstatt eines *remar*, wie der Ruderschreiner auf Venezianisch heißt. Ruderschreiner gab es in Venedig schon bevor die Stadt überhaupt gegründet wurde. Denn die ersten Siedler drangen in Booten auf die Laguneninseln vor, die sie mit ruderähnlichen Hölzern antrieben. Also wurde die Herstellung von Rudern zum Beruf, und die ersten *remari* sprachen sich ab und stellten Regeln für den Bau von Rudern auf, die sie in einem Buch namens *Mariegola* festschrieben. Anno 1307 wurde das Buch vom zuständigen Magistrat bestätigt, und die Zunft der *remari* gründete sich. Fünf Jahrhunderte lang wurde das Handwerk durch diese *Mariegola* geregelt.

Atmo 13: Pastor bei der Arbeit

Autorin:

Gerade gibt Pastor einer *forcola* den letzten Schliff. Eine Schraubzwinge hält die Rudergabel fest. Pastor glättet sie mit einem Schaber, den er vor der Brust hält. Er bewegt sich um das Werkstück wie ein Walzertänzer.

Atmo 13: wie oben

OT 10 - Saverio Pastor:

(Geräusche des Schabers) Io sto raspando...

Übersetzer:

Ich schabe noch ein Stück Holz heraus.

Autorin:

Eine Präzisionsarbeit, aus der geschwungene Kerben im Holz hervorgehen.

OT 11 - Saverio Pastor:

Su tutte queste forme qua si appoggia il remo per fare...

Übersetzer:

In diese Kerben wird das Ruder für jeweils verschiedene Manöver gelegt. Mit dem Ruder in der einen Kerbe wird die Gondel angetrieben, mit der anderen kann man sie durch die engsten Kanäle lenken, mit der dritten bremst man das Boot.

Autorin:

Pastor begann 1975, als *remèr* zu arbeiten.

OT 12 - Saverio Pastor:

Da ragazzini...Mi ha detto di tornare a guardare...E poi mi sono sentito...I remi sono...Però anche senza corporazioni...remi.

Übersetzer:

Als Jugendliche brachten wir kaputte Ruder zu einem der letzten Ruderschreiner. Er klagte, dass er keinen Nachwuchs fand, also bot ich mich als Lehrling an. Das lehnte er ab, weil ich fast 17 war, zu alt, um das Handwerk zu lernen, meinte er. Aber er erlaubte, dass ich ihm bei der Arbeit zuschaute. Ich fühlte mich auch für den Erhalt der Tradition verantwortlich.

Erst in den Sechzigerjahren geriet unser Beruf in die Krise, als die meisten Boote motorisiert wurden. Bis 1975 die Vogalonga eingeführt wurde, eine jährliche Regatta mit venezianischen Booten, die Rudern wieder *en vogue* werden ließ. Die hat die Produktion von Booten und Rudern angekurbelt.

Atmo 14: Im Boot, Plätschern des Wassers, Stimmen

OT 13 - Marco Zentilomo:

Wir kommen jetzt in das Gebiet von Arsenale.

Atmo 15: *Rudern, obere AT weiter*

Autorin:

Das Arsenale – die Staatswerft der Serenissima. Schon um das Jahr Tausend war sie zum mächtigen See- und Handelszentrum aufgestiegen, an dem sich die Seerouten zum Orient und die Handelswege nach Nordeuropa kreuzten. 1104 ließ der venezianische Senat am Stadtrand Venedigs ein Becken ausheben und mit Meerwasser fluten, drum herum baute man Werkhallen auf: Es war der Grundstein des Arsenale. Schon ein Jahrhundert später war die Staatswerft der leistungsstärkste Schiffsbaubetrieb der Welt. Hier wurde Venedigs schlagkräftige Kriegsflotte gebaut – das Rückgrat ihrer bis ins Sechzehnte Jahrhundert dauernden Seemacht. Wie in einer modernen Fabrik wurden in den Hallen des Arsenale Fertigteile gelagert, die in Windeseile zusammengebaut werden konnten.

OT 14 - Marco Zentilomo:

Von hier, von diesem Kanal, sind die Galeere in die Lagune rausgekommen...Atmo Rudern...und in diesem Viertel haben die sogenannten Arsenalotti gewohnt, die Mitarbeiter vom Arsenale. Eine Galeere konnte gesammelt, vorbereitet, und die konnten in einem Tag, maximal zwei Tage fertig sein. Ende Fünfzehnhundert oder so, die ganzen Höfe Europas wussten Bescheid, dass eine Worte vom Senat und in unglaublich wenig Zeit hundert Galeere fertig sein konnten.

Autorin:

Im Arsenale wurden auch Galeassen für die Handelsmarine gezimmert: Hybride zwischen den schlanken Kriegsgaleeren und bauchigen Handelsschiffen. Beide Schiffstypen wurden – je nach Wetter – vom Wind oder von Ruderern angetrieben – eine harte Arbeit, die nur wenige freiwillig leisteten. Deshalb verdamnte der venezianische Senat Kriminelle, Schuldner und Bettler zum Ruderdienst auf den Galeeren.

Atmo 16: *Rudern, Stimmen, è chiuso è chiuso*

Atmo 17: *Stimmen, Fahren nach San Servolo*

Autorin:

Wir lassen die Insel San Giorgio Maggiore mit ihrem spitzen Glockenturm und der weiß glühenden Fassade von Palladios Kirche hinter uns. Exakt im Rhythmus arbeiten die Ruderer aufrechtstehend und nach vorne blickend gegen den Wellengang, der stärker wird, je weiter wir uns vom Bogen des Kanals entfernen. Mit beiden Armen schiebt jeder sein Ruderblatt vor und zurück – und dreht es dabei.

OT 15 - Marco Zentilomo und andere, Begegnung mit einem Boot, Stimmen, bald unter den Text

Autorin:

Ein großes Motorboot schneidet uns mit hoher Geschwindigkeit den Weg ab – und verärgert uns. Seine Heckwelle bringt unser Boot ins Schwanken. Je schneller die Motorboote fahren, desto höher schlagen ihre Wellen in der Lagune, und umso gefährlicher ist die Fahrt für Ruderer. Und für die Gondolieri, die Touristen durch den Canal Grande fahren.

Atmo 18: *Canal Grande beim Servizio Gondole***Autorin:**

Vor dem Bahnhof Santa Lucia ist der Bootsverkehr besonders dicht. Am gegenüberliegenden Ufer steht am Geländer einer Anlegestelle ein grünes Schild mit der Aufschrift „Servizio gondole“: Gondeldienst. Davor schaukeln nur wenige wartende Gondeln heftig im Wasser, das hier äußerst bewegt ist. 80 Euro kostet eine Tour, doch die Dienst habenden Gondolieri müssen nicht lange auf Touristen warten. Im schnellen Wechsel legen die Gondeln an und ab. Nur ein paar Minuten hat Gondoliere Marco frei, um seinem Ärger Luft zu machen.

OT 16 - Marco Zentilomo (Gondoliere):

Abbiamo punti di partenza...anche dentro i canali.

Übersetzer:

Wir starten hier am Canal Grande an Stellen, wo es wegen des starken Wellengangs oft schwierig ist, die Fahrgäste einsteigen zu lassen. Wenn wir dann in die inneren Kanäle hineinkommen, lässt der Wellengang nach. Auch dort gibt es viele Motorboote, aber durch unsere Anwesenheit sind sie gezwungen, langsam zu fahren. Aber wenn kein Ruderboot da ist, sieht man manchmal Motorboote, die auch durch die inneren Kanäle rasen.

Autorin:

Wellenschlag ist ein relativ neues Phänomen in Venedig. Solange Gondeln und andere Ruder- und Segelboote allen Waren- und Personen-Transport in der Lagune bedienten, störte nur das Plätschern der Ruder die Stille der Kanäle. Die ersten größeren Wellen erzeugte ein Dampfschiff, das 1881 seinen Dienst im Canal Grande aufnahm: der Vaporetto Regina Margherita.

Atmo 19: *Im vaporetto***Autorin:**

Noch heute werden die Wasserbusse der Verkehrsgesellschaft ACTV „vaporetti“ – Dampfer – genannt.

Sie transportieren täglich Massen von Touristen. Gianluca Cuzzolin, Schiffsverkehrsleiter der ACTV, erzählt:

OT 17 - Gianluca Cuzzolin:

I vaporetti... Noi per quanto riguarda...

Übersetzer:

Unsere Vaporetti haben einen sehr schlanken Rumpf, um so wenig Wellenschlag wie möglich zu produzieren. Außerdem haben sie eine sehr breite Anlege-Rampe, um die Ein- und Ausstiegszeiten möglichst kurz zu halten. Wir bedienen Venedig und die Lagune mit 22 Schiffs-Linien, die teils in den Kanälen der Stadt fahren, teils Venedig mit den Laguneninseln verbinden.

Autorin:

Manche machen diese beachtliche Flotte des öffentlichen Personennahverkehrs für den Großteil des Wellengangs verantwortlich.

OT 18 - Gianluca Cuzzolin:

La media è che...

Übersetzer:

Im Durchschnitt sind täglich ungefähr 110 Boote unserer Flotte unterwegs. Aber durch die Lagune fahren mehr als 5000 Boote. Unser Anteil ist also marginal. Und während die Rumpfformen unserer Boote extra dafür geschaffen sind, so wenig Wellenschlag wie möglich zu produzieren, haben andere Boote, die Touristen transportieren, ungünstigere Formen.

Atmo 20: Büro Agostinis**Autorin:**

Das Problem sei, dass es viel mehr Boote gebe, als die Kanäle Venedigs fassen können, sagt Marco Agostini. Er ist Kommandant der Lokalpolizei Venedigs und für die Verkehrskontrolle in den innenstädtischen Kanälen verantwortlich.

Fünf oder sechs Polizeiboote sind pro Schicht in Venedigs Kanälen unterwegs, um auf die Einhaltung der Verkehrsregeln zu achten. Zu wenige, sagt Agostini. Mehr würden der Stadt Venedig aber nicht zugeteilt.

OT 19 - Marco Agostini:

Dove c'è la pattuglia... prendere.

Übersetzer:

Immer wenn eine unserer Mannschaften auftaucht, fahren alle so langsam, als hätten sie die Schiffsschrauben verloren. Sobald sich das Polizeiboot entfernt, beschleunigen sie. Das Problem ist die Höhe der Geldbußen. Als es noch einen eigenen Kommissar für den Wellenschlag gab, wurden Boote nach Verstößen eine Woche lang beschlagnahmt. Heute gibt es das nicht mehr. Hundert oder zweihundert Euro Geldbuße tun nicht wirklich weh. Wenn ein Wassertaxifahrer schneller fährt, und statt zehn Fahrten zwanzig macht, verdient er zehn Mal so viel wie die Strafen, die man ihm aufbrummen kann.

Atmo 21: auf der Terrasse von Alessandro Calafati

Autorin:

Alessandro Calafati hat auf seine Dachterrasse im Stadtteil Santa Croce zum Gespräch geladen. Der Blick geht auf den Campanile der Kirche San Stae und ein Meer ziegelroter Dächer. Der Architekt arbeitet seit über zwanzig Jahren in Venedig und kennt den Zustand venezianischer Bauten aus seinem Arbeitsalltag. Er weiß, dass die Stadt nicht dafür gebaut wurde, so hohem Wellenschlag standzuhalten.

OT 20 - Alessandro Calafati:

Bisogna immaginare che... Il moto ondoso...cedimenti. Ci sono differenti...

Übersetzer:

Holzpfähle wurden dicht nebeneinander ins sandige Sediment der Lagune gerammt, um den Untergrund zu stabilisieren. Darauf legte man dicke Bohlen, auf denen man dann Fundamente aus Stein oder Mauerwerk baute. Wenn darauf ein Palast errichtet werden sollte, verwendete man dafür istrischen Naturstein. Wenn ein Gebäude für ärmere Schichten vorgesehen war, einfache Ziegel. Istrischer Stein ist gegen Salzwasser resistent und bildet eine Barriere gegen das Eindringen von Salz und Feuchtigkeit in die Mauern. Aber der Wellengang zersetzt die Fundamente venezianischer Bauten. Er zerfrisst den Mörtel und andere Materialien, die das Mauerwerk zusammenhalten, höhlt sie aus und lässt Teile der Struktur abrutschen. Es gibt den Wellenschlag von Motorbooten und den von Kreuzfahrtschiffen. Die erzeugen zwar keine sichtbaren Wellen an der Wasseroberfläche, aber sie verdrängen schon wegen ihrer Größe enorme Wassermassen in der Tiefe, die gegen die Fundamente drücken. Ob sie für die Bausubstanz schädlich sind oder nicht, ist umstritten. Aber wer in Venedig lebt, sieht, dass die Fundamente an beiden Seiten des Giudecca-Kanals, durch den die Kreuzfahrtschiffe fahren, schon wieder verfallen, obwohl sie erst vor wenigen Jahren saniert wurden.

Atmo 22: im squero von Nicolo Zen**Autorin:**

Der *squero*, die kleine Bootswerft von Nicolò Zen liegt im Stadtteil Castello, gegenüber der San Pietro-Insel, abseits vom Touristenparcours: Zweistöckige, bescheidene Häuser mit pastellfarbenen oder sienarot getünchten Fassaden und grünen Fensterläden. Davor lange Stege und Pfahlreihen, an denen Boote festgemacht werden. Das Wasser des San Pietro-Kanals ist hier glatt und glänzend wie Öl, so tiefblau wie der Himmel, der sich darin spiegelt.

Atmo 23: Zen bei der Arbeit**Autorin:**

Zen baut keine Gondeln, er will andere Bootstypen der reichen venezianischen Tradition erhalten, mit altbewährten Handwerkstechniken. Die Planken des Bootes, das er gerade grunderneuern soll, kalfatert er mit Werg.

Atmo 24: Zen sucht nach einem Eisen

OT 21 - Nicolò Zen:

Ecco, forse questo qua....fino in fondo. (nach fessura unter den Text der Autorin)

Übersetzer:

Dieses Kalfater-Eisen könnte in die Fuge passen.

Autorin:

Der *squeraiol* schiebt mit einem Kalfatereisen eine Rolle Werg in die Fuge zwischen zwei Planken. Auf das Eisen hämmernd, drückt er die Fasern fest in die Fugen.

OT 22 - Nicolò Zen:

Ma questo qua la compatta e la rende più dura... per millenni.

Übersetzer:

Das Eisen verdichtet und härtet das Werg. Die Fasern sollen komplett in der Fuge verschwinden, so dass man sie dann verkitten und anstreichen kann. Wenn man Werg in die Fugen hineinpresst, schwillt es im Wasser an, drückt gegen die obere und untere Planke und dichtet so die Fuge ab. Sollte eine nicht ganz dicht sein, wird sie es spätestens, wenn man das Boot zu Wasser lässt. Das ist ein ganz simples Verfahren, das sich über Jahrtausende bewährt hat.

Autorin:

Um die Weitergabe der venezianischen Bootsbautradition zu sichern, hat Zen den Verein „Il caicio“ gegründet – nach dem Namen eines kleinen, in der Lagune einst gebräuchlichen Bootes. Der Verein hat alte Boote vor dem Abwracken gerettet und eine kleine aber wachsende Sammlung von Typen zusammengestellt. Denn außer den Gondeln, die Touristen durch Venedig chauffieren, sind traditionelle Ruderboote nicht mehr gefragt. Sie werden zerstört und durch moderne Motorboote ersetzt.

OT 23 - Nicolò Zen:

Questa tendenza dovra per forza invertirsi...avere die ripensamenti

Übersetzer:

Diese Tendenz wird sich umkehren müssen. Denn sie führt zur Zerstörung Venedigs. Ich weiß nicht, ob man wieder zu Holzbooten zurückkehren wird. Denn Boote aus Glasfaserkunststoff sind einfacher und schneller zu produzieren als ein Holzboot, das zwei Monate Arbeit erfordert. Aber es wäre widersinnig, das Können von Jahrtausenden wegzuworfen, weil wir von der Geschwindigkeit von Motorbooten geblendet werden. Deswegen glaube ich, dass Leute das Handwerk, das über Jahrtausende überliefert wurde, lernen und weitergeben sollten. Damit wir eines Tages auch umkehren können, wenn wir einsehen, dass das nötig ist.

* * * * *