



Die Hose: schwarz. Das Hemd: blau-weiß gestreift. Und auf dem Kopf der obligatorische Strohhut. Bei der Berufsbekleidung gibt sich noch mancher der etwa 400 Gondolieri – von einstmalen 10.000 – der Tradition verbunden. Fehlt nur die Quetschkommode, ein mit Inbrunst geschmettertes „O Sole mio“ und das Venedigklischee ist perfekt. Dabei nutzen die Venezianer selbst die Gondeln als Verkehrsmittel so gut wie gar nicht mehr. Viel zu teuer, mit 70 Euro aufwärts pro Stunde. Gondeln durch die Lagunenstadt – nur noch eine Attraktion für Touristen. Trotzdem geht Gilberto Penzo, gerne auf's Wasser. Man nennt ihn den „Gondelpapst“. Denn er weiß alles über die „Königin der Kanäle“, fast so alt wie die Stadt. Alles über jenes faszinierende Relikt aus Venedigs glanzvollen Zeiten. Und er kennt all jene, die die wendigen Boote mit der langen Geschichte noch heute bauen.



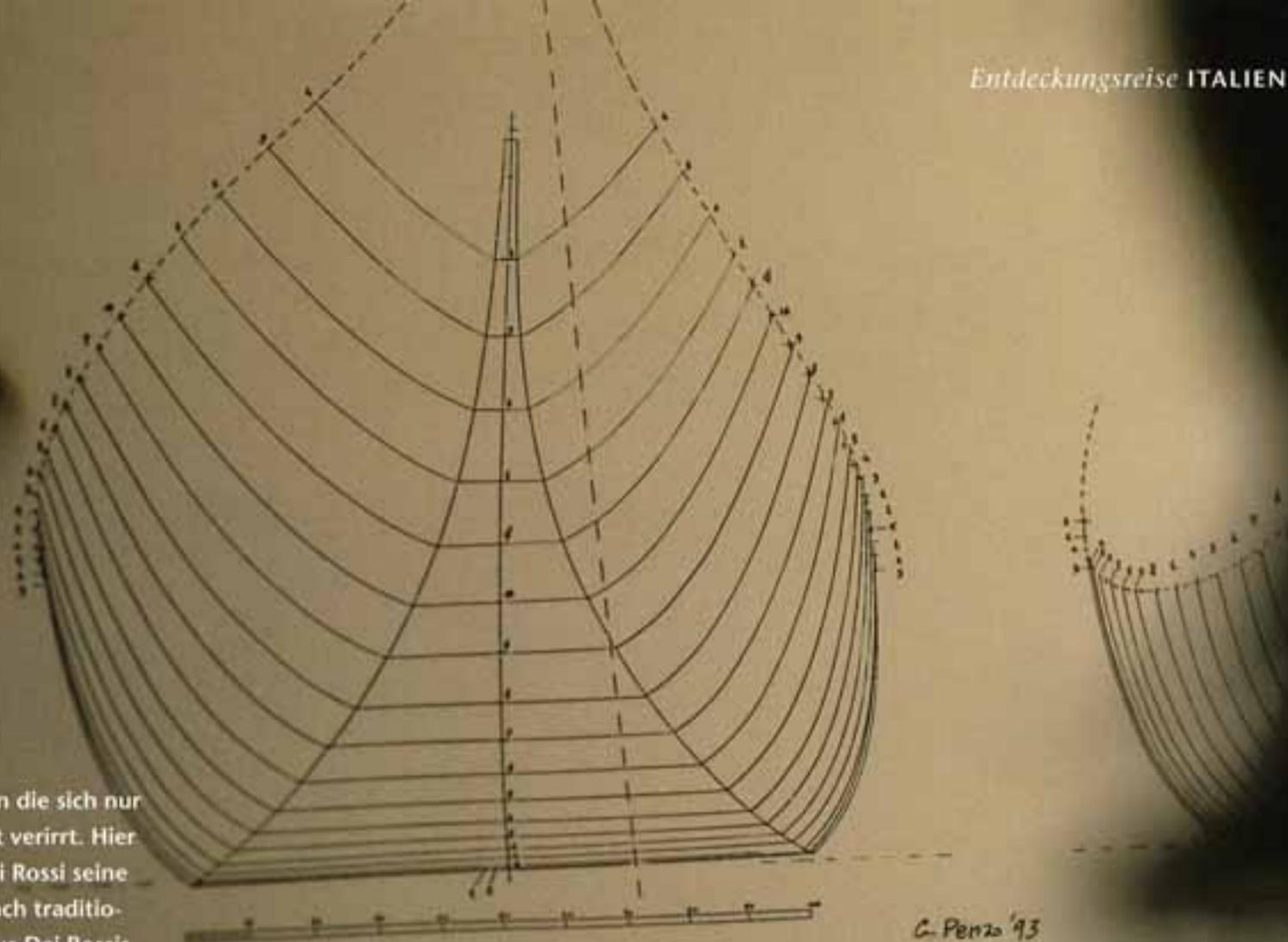
Ein Erlebnis, dem Gondoliere zuzusehen. Wie elegant er um Häuserecken manövriert, selbst engste Kurven, schmale Kanäle nimmt er mit Bravour. Behält auch die Ruhe in Anbetracht der Wasseromnibusse, der Vaporetti, die sich quäkend die Hauptfahrrinne frei hupen. Und wenn's mal eng wird, dann stößt sich der Gondoliere mit dem Bein von der nahenden Häuserwand ab. Eine Kunst. Wie das Gondelbauen. „Schade nur,“ meint Gilberto Penzo, „dass die meisten Gondoliere, gerade die jüngeren, ihr Boot nur noch als Einnahmequelle sehen. Die Seefahrertradition und Romantik interessieren sie nicht.“

Gilberto Penzo umso mehr. Der Bootshistoriker war der erste, der den Bau der Gondeln dokumentierte, der Maßnahm und exakte Baupläne erstellte. Baupläne der klassischen Gondel und all der anderen, fast 100 unterschiedlichen

Bootstypen auf venezianischen Gewässern. Wissen, das bislang in den Werften vom Vater an den Sohn weitergegeben wurde. Wissen, das er nun auch in seinen Büchern, bei seinen Vorträgen, vermittelt. Auf dass es nicht versiegt, wenn vielleicht irgendwann die letzte venezianische Familienwerft die Pforten schließt. Für immer.

Schon Penzos Vater fertigte Fischerboote auf einer kleinen Insel, unweit von Venedig. So bekam Penzo die Liebe zur Schifffahrt wohl schon in die Wiege gelegt. Heute hat er eine kleine Werkstatt in Sesteri San Polo, einem der sechs Stadtbezirke von Venedig. Und gleich um die Ecke ein kleines Geschäft für Schiffsmodelle, die er auch für Museen baut. Da präsentiert er sie alle – liebevoll gefertigt, im Kleinformat. Eine Reise durch die Jahrhunderte. Denn die Gondel als Transportmittel auf Venedigs Wasserstraßen wurde erstmals

Eine Werkstatt, in die sich nur selten ein Tourist verirrt. Hier baut Roberto Dei Rossi seine Meisterstücke nach traditionellen Plänen. Aus Dei Rossis Werft stammen die „Bugattis“ unter den Gondeln, bei Kennern hoch geschätzt.



697, bei der Wahl des ersten Dogen, erwähnt.

Auf einen Sprung geht's in die Cantina Do Mori, eine der typischen Weinschänken, unweit der Rialto-Brücke. Hier treffen sich die echten Venezianer auf ein Gläschen. Arbeiter im Blaumann, Dotore im edlen Zwirn. Beim Pino Bianco und Stockfisch-Kräuter-Kanapees kommt Gilberto Penzo ins Grübeln: „Es stimmt, die Touristen werden mehr, die Venezianer immer weniger. Das Leben in der Stadt wird immer umständlicher und teurer.“ Die kleinen Läden im Zentrum schließen, stattdessen machen Geschäfte mit venezianischen Masken made in China auf. Einkäufe werden für Einheimische, die erst auf's Festland müssen, zum Zeit raubenden Abenteuer. „Das ist das Problem: Für viele Touristen ist Venedig so was wie Disneyland. Aber Venedig ist real!“ Gegen Mittag brummt das Leben. Rege Betriebsamkeit im wahrscheinlich größten Freilichtmuseum der Welt. Die Touristenströme gleiten jetzt an den vor dem Dogenpalast geparkten Gondeln vorbei, zu Fuß zum Platz der Plätze, dem Piazza San Marco. Endlose Schlangen vor der Markuskirche, vor dem Campanile, der fast 100 Meter hoch in den ansichtskartenblauen Himmel ragt. Höchste Zeit, einen großen Bogen um den ganzen Trubel zu machen.

Gilberto Penzo nimmt uns mit nach Guidecca. Eine der vorgelagerten Inseln, auf die sich nur selten ein Tourist verirrt. Hier baut Roberto Dei Rossi seine Meisterstücke, auch nach Penzos traditionellen Plänen. Aus Dei Rossis Werft stam-

men die „Bugattis“ unter den Gondeln, bei Kennern und Sportskanonen mit Regatta-Ambitionen hoch geschätzt. Dei Rossi, stämmig und blendend gelaunt, sprüht vor Elan. Dass er leidenschaftlich gerne Boote baut, glaubt man ihm blind. Bescheiden ist er, ein Arbeiter, macht kein großes Aufheben um seine Arbeit. Ein ganz anderer Typ als, wie man hört, die berühmtere Konkurrenz, wo sich Journalisten und Fernseheteams aus aller Herren Ländern die Klinke in die Hand geben. Weil man dort zum Beispiel mal irgendwann eine spektakuläre Gondel für James Bond zusammengezimmert hat. Dei Rossi braucht keine Effekte, kein Hollywood. „Ein toller Typ,“ schwärmt Gilberto Penzo. „Er macht sehr gute, traditionelle Arbeit, einer der ganz wenigen, die das noch machen hier in Venedig.“ 1435 zählte man 16 Werftbetriebe am Lido, heute buhlen gerade noch drei um die Gunst der Gondoliere.

In Dei Rossis Werkstatt, eher finster, kalt, herrscht das kreative Chaos. Die Halle – bis zur Decke vollgepfropft. Lackgeruch hängt in der Luft, alles ist mit feinem Holzstaub überzogen. An den Wänden: vergilbte Fotos vom Vater, der Familie, Wimpel und Fotos vom AC Mailand – eine weitere Leidenschaft der „Squerariolo“, der Gondelbauer hier. In den Ecken ein paar Löwen und Engelsfiguren. Die haben schon bessere Zeiten gesehen. Früher, als sie noch eines der stolzen Boote auf den Kanälen schmückten. Und da, endlich – die „Gondola“ selbst. Für deren Dimension man erst



Die Lagunenstadt – Venedig tut inzwischen einiges, um zu überleben. Um nicht zu dem zu verkommen, was sie lange Zeit zu werden schien – ein morbides Museum.

hier, aus der Nähe ein Gefühl bekommt. Festgeschriebenes Gardemaß: 10,85 Meter in der Länge, 1,42 Meter in der Breite. Zwischen 400 und 500 Kilogramm schwer. Dei Rossi hat gerade eine ganze Reihe der schwarzen, schlanken Kunstwerke in Arbeit. Die einen frisch begonnen. Andere fast fertiggestellt. Rennboote, Alltagsgondeln. Und eines mit Familienwappen und aufwändigen Schnitzereien an den Leisten – ein Ukulele spielender Himmelsbote. Auch gern genommen – die Skyline der Lagunenstadt. Je nach Geschmack des Auftraggebers.

Gebaut wird traditionell noch immer aus etwa 280 Einzelteilen und sieben verschiedenen Hölzern: Eiche, Lärche, Ulme, Nussbaum, Tanne, Mahagoni und Kirsche. „Der Boden der Gondel ist aus Tannenholz,“ erklärt Dei Rossi. „das dehnt sich im Wasser aus und hält dicht. Die Außenwände sind aus Eiche, weil besonders hart und widerstandsfähig. Das verzeiht

einem auch unsanfte Bekanntschaften mit Hauswänden oder anderen Booten.“

Gilberto Penzo klopft auf Holz. Die Qualität zu halten, sei gar nicht so einfach: „Die meisten Gondoliere fragen nach Sperrholz statt Massivholz, nach dem Preis und nach immer billigeren Gondeln.“

Dennoch: Gondelbau ist absolute Maßarbeit. Wird doch die Gondola Moderna ihren künftigen Fahrer auf den Leib geschneidert. Hier stellt sich dann auch die Frage der Fragen: Warum ist die Gondel krumm? Die Bananenform resultiert daher, dass sie links, backbord, 16 Zentimeter länger und 24 Zentimeter breiter ist als steuerbord. Diese und andere behutsame Formveränderungen gleichen das Gewicht des Gondoliere aus. Dei Rossi: „Je schwerer, desto höher das Heck.“ Das alles macht die Gondel so wendig, wie sie



auf den Kanälen nun mal sein muss, um flux vorwärts zu kommen, möglichst ohne anzuecken. Sie kann sich ohne großen Kraftaufwand um die eigene Achse drehen und mit ein paar Ruderschlägen beschleunigen. Nicht zu vergessen: das Schmuck- und wichtigste Stück der Ausstattung: die „Forcola“, geschnitzt aus Walnussholz. Die kunstvolle Rudergabel, auf Größe und Statur des Gondoliere angepasst. Sie bestimmt – je nach gewählter Einbuchtung für das Ruder – ob es vor- oder rückwärts geht, ob man bremst oder an Fahrt gewinnt.

Währenddessen wuselt ein kleiner Hund zwischen den halbfertigen Booten herum. Ein bunter Hund. „Der hat immer die Farbe, in der bei uns gerade lackiert wird“, lacht Dei Rossi. „Nur sein Bauch, der ist grün, weil er dauernd auf der Rampe ausrutscht, die ist immer voller Algen.“

Draußen, vor der Werkstatt, dort, wo die Kräne die Gondeln zu Wasser lassen, stehen ein paar Männer beieinander. Arbeiter und Gondoliere. „Dai, andemo a beber un'ombra.“ Los, lasst uns ein Gläschen trinken. Man trifft sich beim Vino zu einem Schwätzchen zwischendurch. Ein Glas – auf den Ausblick. Denn Dei Rossi hat, so scheint's, nicht nur die besten Boote, auch die beneidenswerteste Aussicht der Stadt. Mit Blick von der Werft auf die äußere Lagune. „Wäre doch schade darum,“ sinniert Gilberto Penzo. Wenn auch der Zahn der Zeit an der Schönheit nagt. Wenn auch alljährlich Tausende von Venezianern ihrer Stadt den Rücken kehren. Selbst, wenn sie Zentimeter um Zentimeter im Meer versinkt. „Venedig ist keine sterbende Stadt!“ Sie tut inzwischen einiges, um zu überleben. Um nicht zu dem zu verkommen, was sie lange Zeit zu werden schien – ein morbides Museum.