Menschen unterwegs

Den Herren des Gleichgewichts wird der Boden unter den Füßen weggezogen

Viel mehr als bloß ein Stück Holz: Piero Dri ist einer von vier Handwerkern, die in Venedig noch Rudergabeln bauen. *Von Susanne Schaber*

Mit dem einfachen Stück Holz, das durch seine Hände gleitet, beginnt für Piero Dri eine aufregende Reise: In den Jahresringen und Maserungen mächtiger Walnussstämme erkennt er seine Route, in den eingeschlossenen Ästen die Wegmarken. Und schon startet seine imaginäre Fahrt. Es dauert nicht lange, bis seine Heimat Venedig hinter ihm liegt und er in fernen Gestaden unterwegs ist.

Piero Dri ist Remer. Er baut Ruder für Gondeln und Boote und ist berühmt für seine Fórcole, wie die Rudergabeln im lokalen Dialekt heißen. Jede einzelne ist eine Herausforderung, sich neuen Ufern zu nähern, wie er erzählt, und damit abzutauchen in ferne Lebenswelten und in die Geschichte eines Handwerks, das den Stürmen der Zeiten getrotzt hat.

Vier Remer gibt es heute noch in Venedig, Piero Dri ist der jüngste und vielleicht auch der leidenschaftlichste. Ein mittelgroßer junger Mann, mit braunen, vorwitzigen Augen und einem offenen Lachen. Seine Sprache steckt voller Poesie. „Eine Fórcola fertigzustellen gleicht der Ankunft in einem fremden Hafen“, sagt er, ein Freudentanz nach Tagen und Wochen der Einsamkeit auf dem offenen Meer. Piero ist ein Querdenker und darin ein gewinnender Charakter. Er fürchtet sich nicht, als Einzelgänger zu gelten. Nur nicht im Schwarm der Fische mitschwimmen, das ist sein Credo.

Schon als Kind schließt er sich seinem Großvater an, der einen Sàndolo besitzt, eine Art Gondel, die früher beim Fischen und auf der Entenjagd verwendet wurde. Gemeinsam erkunden die beiden die Lagune. Einmal im Jahr wird das Gefährt zur Generalüberholung in die Werft gebracht. Als sein Nonno stirbt, erbt Piero den Sàndolo. Und weil er kein Geld hat für den teuren Service, legt er selbst Hand an. Eine gute Schule.

Nach seiner Maturità am Liceo Scientifico schreibt er sich an der Universität von Padua für Astronomie ein. Ohne Sterne kein Navigieren: Wahrscheinlich haben ihm auch die venezianischen Seeleute den Kurs vorgegeben. Ein wesentlicher Grund für die Wahl eines eher exotischen Fachs aber ist die Überschaubarkeit des Instituts, jede Form der Massenabfertigung scheint ihm unerträglich. Es gibt Seminare und Vorlesungen, bei denen nur zwei oder drei Studenten im Saal sitzen.

Pieros Zeugnisse sind erstklassig. Doch er stürzt in eine Krise. Auf den Ausflügen mit seinem Sàndolo spürt er, wohin es ihn wirklich zieht: Er möchte zurück nach Castello, wo er aufgewachsen ist, und mit seiner Hände Arbeit Geld verdienen. Er ist mutig genug, dem Ruf seines Herzens zu folgen. Also spricht er bei Maestro Paolo Brandolisio vor, einem Schüler Giuseppe Carlis, einer gefeierten Remer-Legende. Der winkt ab. Doch Piero bleibt hartnäckig. Bis er Brandolisio weichgeklopft hat. Sieben Jahre lang geht er bei ihm in die Lehre und beendet daneben noch sein Studium der Astronomie – mit Bestnoten und höchsten Ehren.

Und nun? Piero horcht neuerlich in sich hinein und fällt einen radikalen Entschluss: keine Karriere bei der Nasa oder einem prestigeträchtigen Unternehmen. Stattdessen kehrt er nach Venedig zurück, zu seinen Wurzeln. In einer dunklen Ecke von Cannaregio, ganz in der Nähe von Ca d’Oro, findet er einen verwahrlosten Lagerraum und hat Glück. Dem Besitzer imponieren die Pläne des ambitionierten Handwerkers und er überlässt ihm das Magazin zu einem günstigen Zins. Nicht selbstverständlich in einer Stadt, in der jeder Quadratmeter teuer vermietet oder verkauft wird. Piero schlüpft bei seinen Eltern unter, eine Wohnung kann er sich nicht leisten. Er investiert all seine Ersparnisse, renoviert die desolaten Räumlichkeiten und funktioniert sie zur Werkstatt um. „Il Forcolaio Matto“ nennt er seinen Betrieb: der verrückte Fórcola-Hersteller. Und man muss wohl auch verrückt oder ein unverbesserlicher Optimist sein wie Piero Dri, um sich auf seinem Weg als Remer zu behaupten.

Ohne Boote kein Venedig. Seit der ersten dauerhaften Besiedlung von Torcello und dem Gebiet von Rialto waren die Lagunenbewohner als tüchtige Fischer und Seefahrer berühmt. Sie handelten mit Fischen und Salz, beförderten Güter von einem Hafen zum anderen und transportierten Truppen, Beamte und Kaufleute bis nach Byzanz. Mit der Intensivierung der eigenen Geschäftsbeziehungen wuchs der Bedarf an Schiffen. Im Jahr 1104 legte man auf einem sumpfigen Gelände im Westen von Castello den Grundstein fürs Arsenale, das zur bedeutendsten Werft Europas wurde und für die Venezianer das Fundament ihrer Macht. Die Fabriken wurden laufend erweitert und umfassten schließlich vierundzwanzig Hektar, was einem Zehntel des historischen Zentrums entsprach: das achte Weltwunder, wie man das größte vorindustrielle Wirtschaftsunternehmen der Welt nannte. Mehrere tausend Arbeiter waren damit beschäftigt, Boote zu bauen oder Reparaturen zu übernehmen. Hohe Mauern und Türme begrenzten das Gelände, strenge Gesetze sorgten dafür, dass die Art der Werkzeuge und technischen Abläufe im Arsenale geheim blieben. So schob man der Industriespionage den Riegel vor.

Im Jahr 1423, so schätzte damals der Doge Francesco Foscari, besaß Venedig fünfunddreißig Galeeren, dreihundert Segelschiffe und dreitausend bescheidenere Boote. Sechsunddreißigtausend Seeleute verdingten sich im Dienst der Stadt, was knapp einem Viertel der Bevölkerung entsprach. Ihnen garantierte man Freiheiten und Schutz, die in einem erstmals kodifizierten Seerecht festgeschrieben waren. Eine Blütezeit. Ihr Ende kündigte sich an, als Portugal und Spanien, auch England und die Niederlande erfolgreich in See stachen und die Konkurrenz auf den Märkten stieg. Das Netz venezianischer Handelsrouten wurde kleiner, die Flotte überschaubar. Der Niedergang der Serenissima war nicht mehr aufzuhalten. Bis die Flut der Touristen über die Lagune hereinbrach und sich neue Verdienstmöglichkeiten ankündigten. Das Arsenale wurde 1960 geschlossen und ist heute Schauplatz der Biennale, zudem ein beeindruckendes Industriedenkmal.

Licht dringt in die enge Calle del’Oca. Durch die Fenster der Bottega des „Forcolaio Matto“ blickt man in die hell erleuchtete Werkstatt. Dort ist Piero Dri ins Gespräch mit einem Gondoliere vertieft: Die beiden Männer beugen sich über einen Holzblock, diskutieren und gestikulieren. Als die Glocke über der Tür läutet und Besucher eintreten, verabschieden sie sich mit einem festen Händedruck. Die Verbindung mit seinen Auftraggebern sei eng, sagt Piero. Treueste Abnehmer sind die Gondolieri vom nahe gelegenen Standplatz Santa Sofia sowie Sportlerinnen und Sportler aus einem der zahlreichen Ruderclubs. Nach ausführlichen Vorgesprächen sieht sich der Kunde dem Maßband und der Waage gegenüber: Größe, Gewicht und der Abstand zwischen Ferse und Knie steuern den Entwurf der Gabel. Nur wenn die Fórcola perfekt geformt ist, gelingt es in den engen Gassen, die Schwankungen der durch unerwartete Kurven und Manöver aus dem Takt geratenen Gondeln auszugleichen.

Alles beginnt mit einem Balken: *Piero Dri in seiner Werkstatt* Foto Torsten Heydrich

Voga veneta heißt die Technik, im Stehen zu rudern und sich auf diese Weise wendig und schnell durchs Wasser zu bewegen. Ob Gondel, Ballotina, Sàndolo oder Caorlina: Die Boote sind schmal und flach, ursprünglich ein Erbe der Römer, die damit seichte Seen und Flüsse durchkreuzten. Bei der Gondel bildet der Ferro di Prua, ein zwanzig Kilogramm schwerer Bugbeschlag, ein Gegengewicht zu den Ruderern, die an Bord sind. Seine sechs Zacken repräsentieren die Sestiere und laufen in einer Art Horn aus, in dem sich die Kopfbedeckung der Dogen spiegelt.

Auch die Fórcola findet man in dieser Ausprägung nirgendwo sonst. Jede von ihnen ist ein Unikat, für das Piero die Stämme ausladender, gut getrockneter Walnussbäume verwendet. Die Herstellung selbst kann bis zu vierzig Stunden dauern. Und natürlich ist jede von ihnen signiert. Es sind Kunstwerke. Die meisten landen auf einem Boot, einige aber werden zum Blickfang in Palästen und Wohnungen. Inzwischen sind Rudergabeln beliebte Objekte für jene, die sich ein Stück Venedig nach Hause holen. Keine Souvenirs, sondern wirkliche Statements, und damit ein Bekenntnis zu einer Stadt, die sich gegen Gleichmacherei und Globalisierung aufbäumt.

Auch Piero beobachtet die Entwicklung seiner Heimat wachen Auges. Etliche Veränderungen schmerzen ihn. Früher seien Gondel und Sàndolo ganz anders im Alltag verankert gewesen. Man sei damit zum Bäcker gerudert oder zum Fischmarkt. Heute ringt man um jeden der knapp gewordenen Freiräume. Motorboote und Kreuzfahrtschiffe wühlen das Wasser so stark auf, dass es Gondoliere und Ruderer schwer haben, das Gleichgewicht zu halten. Der Beschluss, die gigantischen Kreuzer nach 2019 nicht mehr durch den Guidecca-Kanal ins historische Zentrum steuern zu lassen, sei bloße Kosmetik, erregen sich die Venezianer: Zusammen mit den Tankern werden sie in Maghera ankern, in ein paar Jahren zumindest, wenn dort ein entsprechend riesiges Terminal errichtet ist. Also fallen sie auch weiterhin der Lagune zur Last, monieren Umweltschützer und prangern die verheerenden Folgen für das ökologische Gleichgewicht und die Bausubstanz rund um San Marco und den Canal Grande an.

Entsprechend wütend verteidigen auch die Ruderer ihr angestammtes Revier und verfluchen die Touristenströme. Regatten sind immer noch Höhepunkte der Sommersaison, und die Gondolieri hochgeschätzte Mitglieder der Gesellschaft. Auch wenn sie manches von ihrer Eigenständigkeit aufgegeben haben. Ein Gutteil von ihnen steht im Vertrag mächtiger Agenturen und fühlt sich von Ignoranten herabgewürdigt, die ihr Können nicht zu würdigen wissen: Die meisten Gäste steigen reichlich arrogant ins Boot, versuchen den Fixpreis zu drücken, ehe sie zum Aufbruch blasen und ihr Handy aus der Tasche fischen. Wovon sehen sie nun mehr, von den Kanälen, Palazzi und Kirchen oder von den Nachrichten am Display? Viele Gondolieri sind frustriert, weil man sie zu Dienstleistern und Komparsen degradiert hat. Ihr Stolz ist verschwunden und ihr Wissen um die Serenissima liegt brach, wenn es nicht abgerufen wird.

„Venedig ist nicht New York, London oder Stockholm, Venedig ist unverwechselbar“, sagt Piero Dri. „Wir müssen aufpassen, uns nicht zu verlieren. Nur so können wir den Besuchern all das zeigen, was Teil unserer Geschichte und Identität ist.“ Die Kommune sollte das Handwerk stärken und damit die Balance von Gemeinwohl und Wirtschaft, das ist sein Wunsch, denn unten an der Basis hat das Umdenken längst begonnen. Er selbst bietet Workshops für interessierte Laien an und engagiert sich bei „Venezia Autentica“, einer von Valeria Duflot und Sebastian Fagarazzi gegründeten Vereinigung engagierter Betriebe, Geschäfte und Trattorien. Mit vereinten Kräften möchte man die lokale Lebensweise und Kultur ins Heute retten und den einheimischen Unternehmern finanzielle Perspektiven bieten für die Herstellung oder den Vertrieb von Waren, die im Ort gefertigt sind und nicht in chinesischen oder indischen Fabriken.

Qualität muss ihren Preis haben, darauf besteht Piero. Natürlich weiß er, dass er gegen Windmühlen ankämpft, weil der Billigtourismus das Unesco-Weltkulturerbe wie ein unersättlicher Krake umschlingt. „Manchmal bin ich niedergeschlagen, wenn ich sehe, was sich rundum tut. Zuletzt wurde die Fiaschetteria Toscana zugesperrt, eine der ältesten Trattorien, die wir noch hatten. Demnächst wird ein Burger-King in die Räume einziehen.“ Er schüttelt den Kopf, lässt die Schultern hängen. Und gibt sich gleich wieder einen Ruck. „Doch ich lasse mich nicht unterkriegen.“

Die Entscheidung gegen die Astronomie und eine Laufbahn außerhalb seiner Heimat hat Piero nicht bereut. Venedig ist für ihn das Modell einer idealen Stadt. Mit ihrem langsamen Rhythmus und dem selbstverständlichen Miteinander: ein schneller Kaffee zwischendurch, ein Glas Wein zum neuesten Tratsch. Vor allem aber profitiert man von ihrer besonderen Lage: umgeben von Wasser, mit unzähligen Möglichkeit sich davonzumachen Richtung Festland, Berge und Meer.

Wenn Piero mit seinem Sàndolo durch die Lagune gleitet, dann ist seine Welt in Ordnung, für ein paar Stunden wenigstens. Was die Zukunft ihm und Venedig bringen wird? „Das steht in den Sternen.“

Information im Internet unter: www. ilforcolaio-matto.it und veneziaautentica.com

Aktenzeichen

§

Typische Gefahr

Reiseveranstalter haben gegenüber ihren Kunden eine „Fürsorgepflicht“. Doch auf „typische Gefahren“ am Urlaubsziel müssen sie nicht hinweisen, sondern dürfen davon ausgehen, dass der „durchschnittliche Reisende“ auf sich selbst aufpasst. Etwa ein Urlauber, der an Bord eines Segelschiffes rückwärts gegangen, über ein Hindernis gestolpert und gestürzt war. Dies, so die Juristen, stelle eine „typische Gefahr“ dar, die der Segler bei einem solchen Verhalten in Kauf nehme. Der Reiseveranstalter haftet dafür nicht (LG Hannover, Az.: 19 O 247/08). Zu typischen Risikosituationen im Urlaub zählen auch nasse Fliesen am Swimmingpool. Ein Feriengast, der am Hotelpool ausrutschte und sich eine blutende Platzwunde zuzog, bemängelte das Fehlen einer rutschsicheren Matte und von Warnschildern. Aber das Amtsgericht München folgte der herrschenden juristischen Meinung: Mit rutschigem Fußboden im Poolbereich müssen Urlauber „rechnen“ und sich entsprechend vorsichtig verhalten. Besonderer Warnhinweise bedarf es nicht (AG München, Az.: 182 C 1465/14). Weil während seines Asien-Urlaubs immer mal wieder Kokosnüsse von Palmen herabfielen, verlangte ein Deutscher vom Reiseveranstalter Geld zurück – ebenfalls Fehlanzeige. Solch eine Gefahr ist nach Richtermeinung „landestypisch“ (OLG Koblenz, Az.: 5 U 766/09). wog.

Normales Geräusch

Wer eine Schiffsreise bucht, darf sich über „schiffstypische“ Geräusche nicht beschweren. Das sind keine Reisemängel, sondern höchstens „Unannehmlichkeiten“, die der Reisende hinnehmen muss, machen zwei Urteile des Amtsgerichts Rostock klar. Im ersten Fall hatten Urlauber in ihrer Bugkabine vor allem frühmorgentliche und nächtliche Anlegemanöver des Schiffes unangenehm wahrgenommen. Hierbei verursachten das Bugstrahlruder und die Ankereinrichtung Lärm. Im zweiten Fall empfand ein Ehepaar „hochfrequente permanente Vibrationen“ in der Kabine als unerträglich. Die Frau klagte deshalb sogar „unter starker Übelkeit“. Doch beide Male kommt das Amtsgericht Rostock zu dem Ergebnis, dass die Kreuzfahrtgäste keine Ansprüche an den Veranstalter haben. An Bord eines Schiffes müsse mit solchen Geräuschen gerechnet werden, solange die „technischen Aggregate“ an Bord einwandfrei funktionierten und der erzeugte Lärm nicht „über das übliche, zu erwartende Ausmaß“ hinausgehe (Amtsgericht Rostock, Az.: 47 C 27/15 sowie 47 C 76/15). wog.

Fehlender Passagier

Erscheinen Passagiere nicht zum Flug, aber ihr Gepäck ist schon in der Maschine, dann wird nicht gestartet – die herrenlosen Taschen und Koffer werden wieder entladen. Folge: nerviges Warten, oft erhebliche Verspätungen. Die gute Nachricht: Andere betroffene Passagiere haben dann Anspruch auf Ausgleichszahlungen – je nach Länge der Flugstrecke bis zu 600 Euro pro Person. Die Ausrede, herrenloses Gepäck sei ein „außergewöhnlicher Umstand“, für den die Airline nicht verantwortlich sei, lassen Gerichte nicht gelten. So kam es beim Rückflug von Bangkok nach Paris zu einer Abflugverzögerung von einer halben Stunde. Ein Fluggast verpasste deshalb seinen Anschluss von Paris nach Nürnberg und erreichte Deutschland schließlich mit mehr als vier Stunden Verspätung. Dafür bekam er 600 Euro. Dass ein Passagier nicht erscheine, so das Landgericht Nürnberg, sei ein „typisches Risiko beim Betrieb eines Verkehrsflugzeuges“ (AG Nürnberg, Urteil vom 28.2.17, Az.: 12 C 4921/16). wog.