

Unverkäufliche Leseprobe



Norbert Huse

Venedig

Von der Kunst,
eine Stadt im Wasser
zu bauen

beck^{ische}
reihe

Norbert Huse

Venedig

Von der Kunst, eine Stadt im Wasser zu
bauen

251 Seiten, Paperback

ISBN: 978-3-406-54821-5

I. EINE STADT IM WASSER

Originaldokument © Verlag C.H.Beck

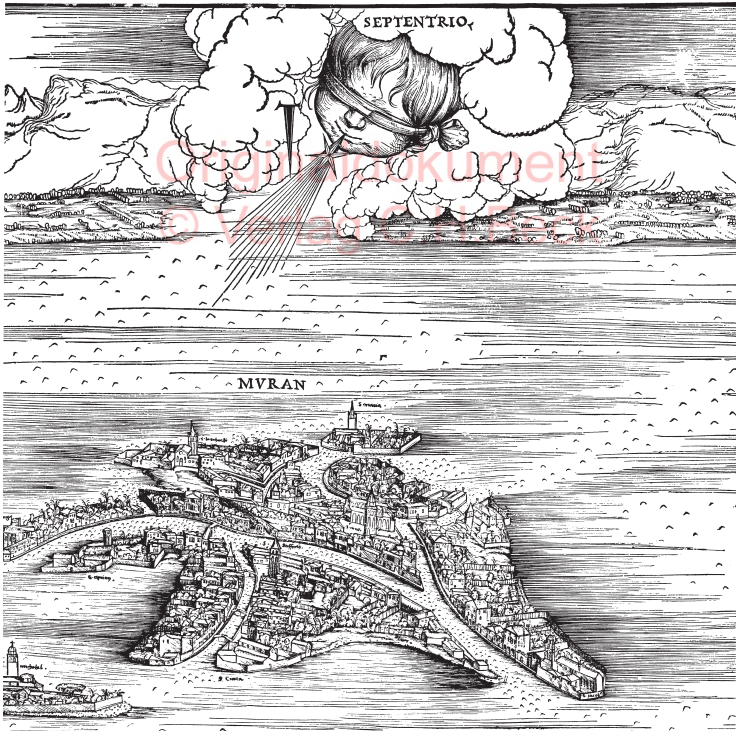
DER CORPO DI VENEZIA: Im Oktober des Jahres 1500 – Venedig war damals nach eigener Zählung bereits über 1000 Jahre alt – hatte es die Signoria mit einem ungewöhnlichen Antrag zu tun. Anton Kolb, Kaufmann aus Nürnberg, bat um Zuschuß, freie Ausfuhr und Urheberschutz für ein Projekt, das es so noch nie gegeben hatte: auf sechs Druckstöcken (je $0,68 \times 0,91$ m) hatte er eine Stadtansicht aus der Vogelperspektive schnitzen lassen, die zu den größten Holzschnitten ihrer Zeit gehörte (Abb. 1, 2, 3, 5, 9, 18, 47, 56). Im Museo Correr in Venedig ist sie allgemein zugänglich. Stolz konnte Kolb darauf verweisen, daß der Ruhm der Stadt nun auch im Druck verkündet werde, in einem Medium also, das an keinen Ort gebunden war und jeden Winkel der Welt erreichen konnte.

Für keine andere Stadt gibt es in einer einzigen Ansicht eine bildliche Interpretation von vergleichbarer Klarheit und Tiefe. Wer der Spiritus rector dieses Meisterwerkes war, ist unbekannt. Jacopo de'Barbari, unter dessen Namen es heute geführt wird, hat den graphischen Stil geprägt, als Konzeptor oder Organisator der vielen Schritte, die zu seiner Erarbeitung notwendig waren, kommt er aber nicht in Betracht. Die ältere Literatur nennt gelegentlich den Namen Albrecht Dürer, was die Höhe der Leistung trifft, aber sicherlich nicht den Autor, der Vorstellungskraft und graphisches Können mit einem Verständnis der Stadt verband, das so profoundly eigentlich nur einem Einheimischen zuzutrauen ist.

Im figuralen Rahmenprogramm erinnern acht pausbäckige Putten an die Winde, die die Stadt aus allen Richtungen mit gesunder Luft versorgen. Im Zentrum, und zwar in einer Achse mit S. Marco und dem Palazzo

8 Pubblico, erkennt man Merkur und Neptun, den Gott des Meeres und den Schutzherrn des Handels, aber keine Venezia, keine Iustitia, keinen heiligen Markus, keinen Erlöser, ja nicht einmal eine Gottesmutter. Die Königin der Meere zeigt sich als Hafen- und Handelsstadt. Krieg und Politik bleiben ausgespart. Man sieht ein blühendes und friedliches Venedig, scheinbar unberührt vom Vordringen der Türken in das westliche Mittelmeer und der Entdeckung der Seewege nach Indien durch die Portugiesen. Die großen Schiffe im Hafenbereich gehören alle zur Handelsflotte. Nur im Arsenal, der Waffenschmiede der Republik, deuten zwei in Arbeit befindliche Galeeren an, daß dieser Staat sich notfalls auch zu wehren wüßte. Das Wasser um die Stadt – graphisch ein Brauurstück – ist leicht bewegt. Die Inseln sind nur in Abbinviatur gegeben, mit Ausnahme von Murano, das idealtypisch eine frühere Entwicklungsstufe Venedigs vor Augen stellt, in der die Kanäle eher trennen als verbinden und die Teilgebiete stärker sind als der urbanistische Zusammenhang (Abb. 1). An Venedig dagegen wird gerade dieser Zusammenhang betont. Die körperhafte Geschlossenheit, mit der die Stadt sich präsentiert, ist Ausdruck des zentralen Leitbildes der mittelalterlichen Venedigplaner, die die Stadt als einen Körper sahen, in dem alle Teile in lebendiger Weise zusammenwirken und den Kanälen die Funktion von Blutbahnen zukommt. Von Trockenlegungen «sowohl im Körper als in den Außenbezirken» ist in Stadtbeschreibungen und Urkunden die Rede, vom Canal Grande heißt es, er teile die Stadt «in der Mitte ihres Körpers», von der vorgelagerten langgezogenen Insel Giudecca, sie liege «außerhalb des Körpers von Venedig»; Gebäude können ihren Ort «in den Augen der Stadt» haben, aber auch in deren «Eingeweiden» oder deren «Nabel».

Der Plan bietet eine Bilanz, aber auch eine Vision, und zwar im übertragenen wie im wörtlichen Sinne, konnte doch um 1500 niemand die Stadt so sehen, wie der Plan sie zeigt. Quelle und Kunstwerk zugleich, ist er allen modernen Luftaufnahmen überlegen, die die Freiheit nicht haben, Kanäle und Wege auch einmal breiter zu geben als sie in Wirklichkeit sind, wenn nur so die Strukturen der Stadt begreifbar werden, oder



1 Jacopo de' Barbari, Stadtansicht, 1500, Ausschnitt, Murano

Gebäude leicht zu verändern, wenn Kontext und Bedeutung dies nahelegen. Das Venedig des Barbaroplanes ist ein Gefüge, zu dem die Freiräume nicht weniger gehören als das Gebaute. Eine kunstvolle Lichtregie suggeriert Frühe und Sonntag. Sie belebt auch die Zwischenräume, und die Linien, die alle fast – aber eben nicht ganz – gerade sind, sorgen für durchgängige Lebendigkeit.

Die Prozesse, als deren Ergebnis das Venedig von 1500 sich darstellt, waren langfristig und nicht ohne innere Widersprüche und Konflikte. Einen Masterplan hat es ebensowenig gegeben wie eine Zeichenstube, in der Stadtgestalter am Aussehen der Stadt gearbeitet hätten. Wie auch sonst im Mittelalter sagten die Vorschriften den Bauherren und ihren

10 Architekten nur, was verboten war, nicht aber, wie gebaut werden sollte. Die Quellen geben in der Nabsicht ein oft verwirrendes, im Überblick aber dann doch relativ konsistentes Bild. Die Lücken sind sicher größer als der Bestand, und wahrscheinlich ist auch im alten Venedig nicht weniger beschönigt und manipuliert worden als im heutigen, denn sonst hätte nicht so viel verboten und bestraft werden müssen.

Waren Landnahme und Bautätigkeit im 11. und 12. Jahrhundert im wesentlichen von der jeweiligen Interessenlage des Bauherren und den Besonderheiten seines Bauplatzes bestimmt, so werden seit dem 13. Jahrhundert immer stärker auch allgemeinere Interessen erkennbar. Diese zu sichern, war die primäre Aufgabe der zahlreichen Institutionen, die sich dem Planen und Bauen zuzuwenden begannen. Zum Glück für die Stadt beruhte das venezianische Recht weniger auf Einzelschriften als auf Präzedenzfällen und der Berufung auf die Vorfahren, was Kontinuität sicherte und zugleich die Flexibilität ermöglichte, die in Venedig schon der Topographie wegen überlebensnotwendig war. Die Einrichtung solcher Institutionen setzt voraus, daß sich ein zunehmend verpflichtender Begriff von Stadtraum herausbildete, in dem die öffentlichen Rechte und Notwendigkeiten den Vorrang haben vor den privaten. Besonders konfliktträchtig war das Wegerecht, denn selbst so zentrale und für die heutige Stadt ganz selbstverständliche Landverbindungen wie die von S. Marco nach S. Stefano und von dort zum Rialto mußten erst gegen Partikularinteressen durchgesetzt werden. Das Wasser einschließlich der Sümpfe galt als öffentlicher Besitz, während alles feste Land auch in privater Hand sein konnte, dann aber auch privat unterhalten werden mußte, was meist nur zögernd und widerwillig geschah. Da die Rechtssicherheit in Venedig groß war, konnte der Staat nicht einfach erzwingen, so daß die Behörden immer neu überzeugen, aber auch nötigen und drohen mußten, um einen Ausgleich der Interessen zu sichern. Bauliches Dokument dieses Ringens sind die vielen Durchgänge unter Häusern, die *sottoportici* (vgl. Abb. 19), ohne die ein gesamtstädtischer Landverkehr an vielen Stellen überhaupt nicht möglich geworden wäre.

STÄDTE IN DER STADT: Wer immer der geistige Vater des Barbaro-
 planes war, er hatte ein tiefes und sympathetisches Verständnis für diese –
 seine? – Stadt, und dieses Verständnis war nicht nur ein phänomenologi-
 sches, sondern auch ein genetisches. Er begriff Venedig als das Ergebnis
 von Entwicklungen, die 1500 zum Teil abgeschlossen, zum Teil aber auch
 gerade erst in Gang gekommen waren. Immer hat er genau hingesehen,
 aber nie die Verwerfungen und Brüche herausgestrichen. Dies gilt selbst
 für die gotischen Großkirchen der Stadt, S. Maria dei Servi (im 19. Jahr-
 hundert weitgehend zerstört), S. Maria dei Frari und SS. Giovanni e
 Paolo, deren Maße alle sonst in Venedig üblichen Dimensionen spreng-
 ten (Abb. 2). Der Autor des Planes wird gewußt haben, daß die Regie-
 rung die Bettelorden, neben den Franziskanern, den Dominikanern und
 den Serviten auch die Augustiner und die Karmeliten, in den Dienst der
 Stadtentwicklung genommen hatte. In einem Ring um die alten Sied-
 lungskerne wurde ihnen im 13. Jahrhundert sumpfiges, immer wieder
 überschwemmtes Land geschenkt, damit sie dort städtebauliche Brük-

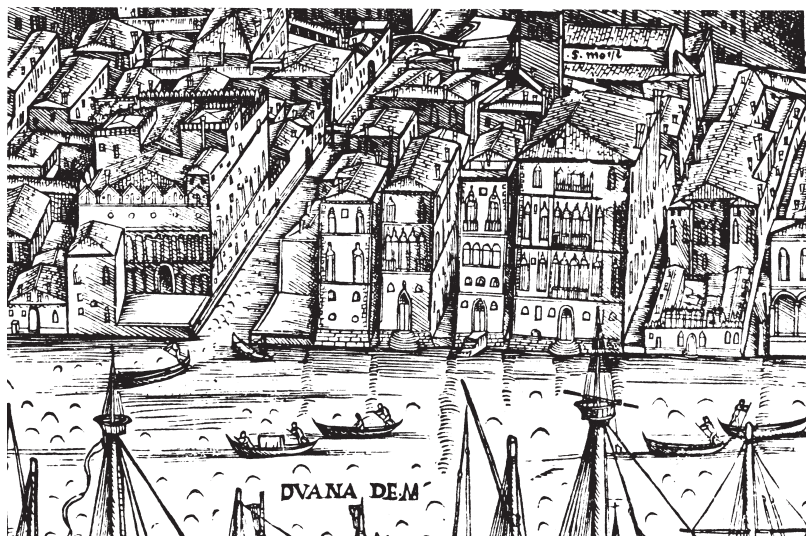
2 Jacopo de'Barbari, Stadtansicht, 1500, Ausschnitt, SS. Giovanni e Paolo



12 kenköpfe bilden konnten. Um 1500 standen bereits die riesigen, im vier-
 ten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts begonnenen Neubauten von S. Maria
 dei Frari und SS. Giovanni e Paolo, die wir heute kennen. Um beide her-
 um ist im Barbaroplan auch etwas von ihrer Vorgeschichte zu erkennen,
 denn um 1500 gab es dort noch Gärten und unbebautes Gelände, und
 auch die Floßländen und Holzmagazine hinter SS. Giovanni e Paolo wer-
 den nicht vergessen, während der Plan in seiner Skepsis gegenüber den
 Neuerungen der Renaissance die gerade fertig gewordene Fassade der
 Scuola Grande di S. Marco im Dunkel läßt.

Auch am Canal Grande zeigt Barbaro sich nicht als Modernist
 (Abb. 3). Seine Helden sind die ganz alten Paläste und die der gerade zu
 Ende gegangenen Gotik. Der Canal Grande war für ihn ganz und gar ein
 Teil der Stadt, nicht der Lagune. Die Ausgänge sind ausdrücklich nicht
 betont, um so mehr aber die Doppelrolle des Kanals als Trennungsele-
 ment und Rückgrat nicht nur für die dicht besiedelten Teile der Stadt an
 den Biegungen des Kanals, sondern auch für die im Entstehen begriffe-

3 Jacopo de'Barbari, Stadtansicht, 1500, Ausschnitt, Canal Grande bei S. Moisé



nen Neubaugebiete an der Peripherie. An einigen Stellen lockert die Darstellung die Bebauung optisch so weit auf, daß die einzelnen Paläste in ihrem Beieinander stärker zur Geltung kommen als die Kontinuität des Kanals. Der Canal Grande von 1500 war ohnehin sehr viel kontrastreicher als der von heute. Zwischen den Großbauten gab es auch ganz Unansehnliches, sogar Bootswerften sind zu erkennen. Außerdem existierten noch sehr viel mehr Beispiele aus der Frühzeit des venezianischen Palastbaus im 12. und 13. Jahrhundert. Diese Paläste waren meist breiter als hoch, in der Regel zweigeschossig, und so gut wie alle warteten mit Arkaden im Erdgeschoß und Hauptgeschoß auf und waren damit enge Verwandte der Prokurationen an der Piazza S. Marco. Nicht wenige waren vom Ufer zurückgesetzt und durch Vorhöfe und sogar durch Mauern vom Kanal getrennt. Sie waren Solitäre. Erst die gotischen Paläste rückten nach vorne, erst sie haben den wichtigsten Eingang am Canal Grande. So wurde dieser endgültig von einem Teil der Lagune zu einem geschlossenen Stadtraum und zum Laufsteg gesellschaftlicher und architektonischer Ambitionen, zugleich aber auch zu dem Bereich der Stadt, in dem neben der anschaulichen Gegenwart der Lagune auch deren indirekte Präsenz wirksam wird. Positiv wie negativ kann sich die Lage der Stadt im Wasser aber auch da noch bemerkbar machen, wo von Wasser gar nichts mehr zu sehen ist. Bei den schiefen Türmen wie dem im 19. Jahrhundert mühsam stabilisierten Campanile von S. Stefano wird man sich des schwachen Untergrundes vielleicht noch erinnern, bei gekappten Türmen, wie denen von S. Margherita oder S. Boldo (vgl. Abb. 17), schon weniger, und von den eingestürzten Türmen berichten nur noch die Quellen. Dabei wird es vor allem mit der Lagune zusammenhängen, daß die schweren Türme in Venedig baulich meist viel älter sind als die zugehörigen leichteren Kirchen. In einer Stadt, in der nicht einmal das in allen anderen Städten Selbstverständliche – fester Boden unter den Füßen – gesichert war, mußte man froh sein über jeden der Ziegelpfeiler, der stehen blieb.

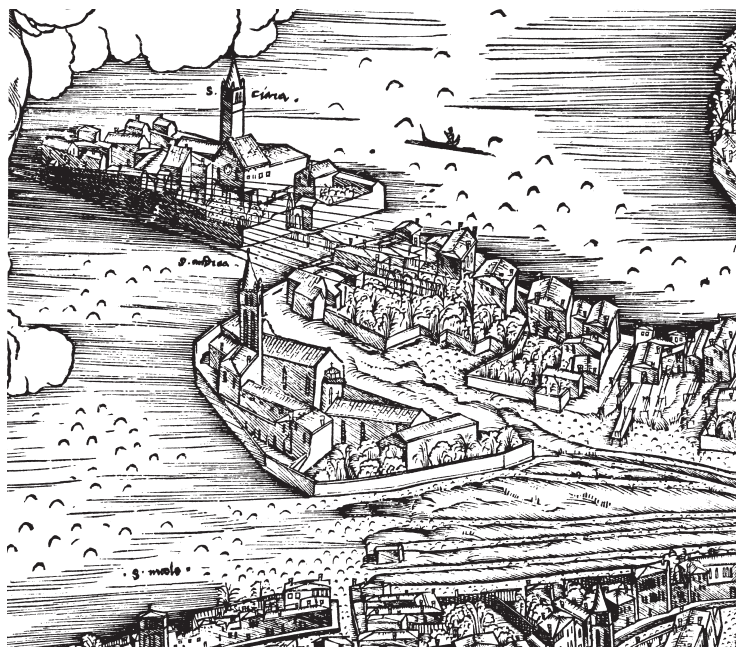
Die Methoden der Landgewinnung und der Gründung der Gebäude haben sich über die Jahrhunderte kaum geändert. Sie leben von den An-

- 14 fängen bis heute vom Holz, dem einzigen Werkstoff, der diejenige Elastizität und Dauerhaftigkeit bietet, ohne die in der Lagune nicht gebaut werden kann. Abermillionen Bäume wurden benötigt, bei S. Maria della Salute allein sollen es 1 156 650 gewesen sein. Ganze Landstriche mußten dafür abgeholzt werden, weshalb auch die Karstlandschaften im Friaul, in Istrien und in Dalmatien zur Geschichte des venezianischen Bauens gehören. Besonders die Paläste wurden im Laufe des Mittelalters zu einem Langzeitlabor in Sachen Leichtbau, ohne den die Lücken zwischen den wenigen festen Stellen der Stadt gar nicht hätten geschlossen werden können. Um Holz zu sparen, hat man meist nur Außenwände und tragende Innenwände auf Pfähle gegründet. Aber auch bei den Decken war man auf Holz angewiesen, und mit dem Terrazzo entwickelte man einen Boden aus gemahlenem Bruchstein und Kalk, der elastisch auf die Bewegungen des Gebäudes reagiert und einfach zu unterhalten ist. Hinzu kommt – für das Stadtbild von prägender Bedeutung – die größtmögliche Offenheit der Fassaden, bei der es nicht um erhöhte Zugänglichkeit ging, sondern darum, möglichst viel Gewicht zu sparen. Die ideale Paarung des so entstandenen Palasttypus mit den aktuellen Architekturformen brachte die Gotik. Während die riesigen Backsteinburgen von S. Maria dei Frari oder SS. Giovanni e Paolo ihre Verwandten auf dem Festland haben und eine dort entstandene Architektur nach Venedig tragen, sind die Paläste Hervorbringungen einer endogenen Baukunst, in der Form und Konstruktion sich aufs Engste verbanden. Lange sollte diese Symbiose allerdings auch in Venedig nicht halten, denn die Fassaden der großen Renaissance-Paläste sind, ganz anders als die vom Maßwerk der Gotik bestimmten, nicht mehr integraler Bestandteil der Konstruktion. Künstlerischer Individualität ließ aber auch die Gotik durchaus Raum, denn man konnte die Grundkonzeption zu kapriziös exaltierter Leichtigkeit nutzen wie bei der Cà d'Oro, aber auch zu einem so gelassenen und abgeklärten Zusammenspiel von Mauern, Stützen und Öffnungen, wie die Cà Bernarda in der Nähe von S. Polo es zeigt (Abb. 4).



- 16 AN DEN RÄNDERN DER STADT: Ganz andere Probleme ergaben sich aus der Lage Venedigs für die Ränder der Stadt. Auch darüber berichtet die Stadtansicht von 1500. Im Osten, bei S. Antonio di Castello, besonders aber im Westen zwischen S. Andrea della Zirada und S. Maria Maggiore, zeigt der Barbaroplan Venedig als eine Stadt im Werden (Abb. 5). Für S. Andrea war kurz zuvor, 1496, beschlossen worden, die todbringenden Dämpfe aus den Sümpfen durch Trockenlegung und anschließende Bebauung zu bekämpfen. Der Plan zeigt eine Situation, die an die Frühzeit Venedigs erinnert: mehrere Inselkirchen nahe beieinander, aber nur notdürftig miteinander verbunden, dazwischen Sumpf und erste Drainagen. Am Gegenpol der Stadt, bei S. Antonio, kann man viel über die Schwierigkeit und Technik der Landgewinnung erfahren. So sieht man Palisaden und wieder Drainagen, aber auch Terrain, das die

5 Jacopo de'Barbari, Stadtansicht, 1500, Gebiet um den heutigen Bahnhof



Lagune sich wieder zurückholt – ein Verhältnis von Wasser und Land, das bis in kleinste Parzellen hinein ein immer wieder neu zu definierendes war.

Seit den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts richteten sich die urbanistischen Energien wieder auf die monumentalen Zentren, vor allem auf die Piazza. Die Stadt im ganzen, so schien es, hatte ihre endgültige Größe erreicht. Diese galt es allerdings dauerhaft zu sichern, und das mußte auch von außen her geschehen. Ein Zeugnis dieses Perspektivwechsels sind die Überlegungen, die 1557 der Lagunenexperte Cristoforo Sabbadino anstellte. Seine Vorschläge, handfest und vernünftig, aber auch eindimensional, hat er zur Vorlage beim Senat mit einem künstlerisch wenig inspirierten, aber aufschlußreichen Plan illustriert. Der Grundgedanke war ein schlichter: Die Erschließung bei S. Maria Maggiore sollte abgeschlossen, die Giudecca nach Süden hin noch einmal erweitert werden. Der Aushub der neu zu schaffenden oder wieder auszubaggernden Kanäle wäre zu Aufschüttungen genutzt worden, durch die das Stadtgebiet auch im Westen und Norden einen annähernd runden Umriß gewonnen hätte. Nachdem Venedig dadurch noch einmal um gut ein Zehntel gewachsen wäre, sollte es definitive Grenzen bekommen. Steinerne Fundamente rings um die ganze Stadt herum hätten die anliegenden Quartiere erschlossen und den Schiffen Anlegestellen geboten, an denen das schneller fließende Wasser die gefürchteten Verlandungen verhindert hätte.

Überlegungen wie die von Sabbadino erscheinen heute vielen als unvenezianisch, aber das waren sie nur zum Teil. Zwar wollte er die jahrhundertelange Praxis eines prozeßhaften Vorgehens durch eine Lösung ein für allemal ersetzen, andererseits aber gab es mit dem südlichen Uferweg der Giudecca und mit der Riva degli Schiavoni durchaus innerstädtische Vorbilder, und im Sestiere Dorsoduro hatte man seit 1519 mit einer Neugestaltung des Ufers, der Zattere, begonnen, dem die Glasöfen und Werften, die der Barbaroplan hier noch zeigt, bereits zum Opfer gefallen waren. Heute ist der neue Uferweg, die Zattere, vor allem im westlichen Teil eine beliebte Promenade, aber dazu wurde er erst im 19. Jahrhundert, als hier im Vorfeld des neu errichteten Passagierhafens ein von historisti-