

Das Arsenal, Venedigs Staatswerft, war eine gigantische Fabrik, die leistungsfähigste Schiffsbaustätte ihrer Zeit. Facharbeiter zimmerten hier ganze Kriegsflotten, 100 Schiffe in weniger als zwei Monaten.

Motor der Serenissima

Von TILL HEIN



Eingangstürme und Zugbrücke vor dem Arsenal (Ölgemälde von Canaletto, 1732)

Die Glocken aller Kirchen Venedigs läuten, Marineoffiziere feuern Böllerschüsse ab. Tausende Menschen jubeln dem Dogen vom Ufer oder kleinen Gondeln aus zu, während er sich in der schönsten Galeere der Welt, dem Bucintoro, aufs Adriatische Meer hinaus rudern lässt. Über dem reichgeschmückten Thronraum des prachtvollen Staatsschiffs wölbt sich ein Dach aus rotem Samt. Am vergoldeten Mast weht auf purpurroter Seide der Markuslöwe, das Wahrzeichen der Republik. 168 kräftige Ruderer ziehen schwere Riemen durchs Wasser.

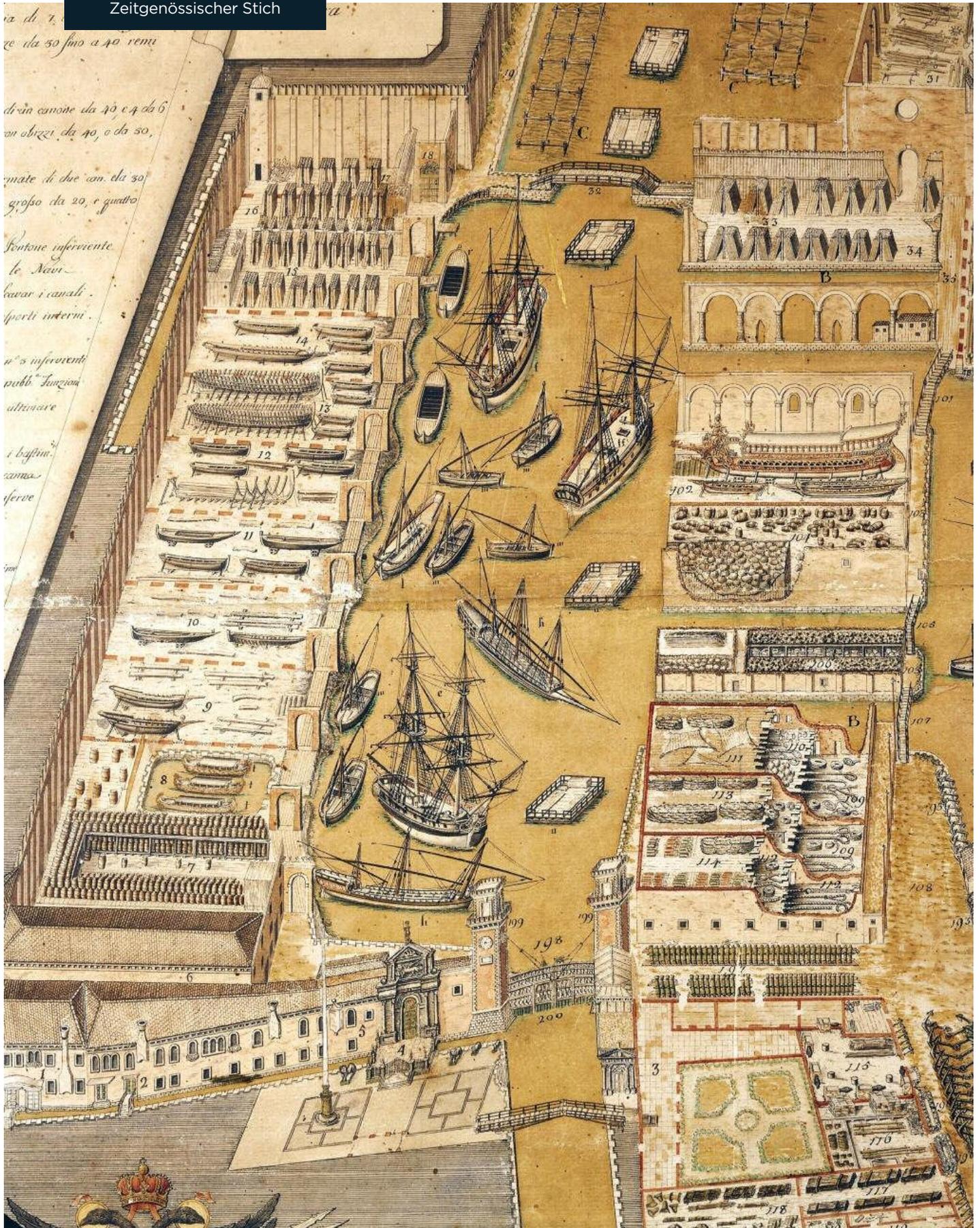
Als der Bucintoro die Enge von San Nicolò passiert hat und das offene Meer erreicht, erhebt sich der mächtigste Mann Venedigs von seinem Thron, tritt aufs Deck hinaus und wirft mit großer Geste einen goldenen Ring in die Fluten. „Sposalizio del Mare“ heißt das Ritual, mit dem der Doge jedes Jahr an Christi Himmelfahrt den Bund mit dem feuchten Element erneuert, die „Vermählung mit dem Meer“.

Das goldene Schiff ist ein Meisterwerk aus der Staatswerft der Lagunenstadt. Bereits im 16. Jahrhundert, mehr als 200 Jahre vor der Industriellen Revolution, ähnelt dieses Schiffsbauzentrum

einer gigantischen Fabrikanlage. Während in anderen Werften die Handwerksmeister und ihre Gesellen noch nach alter Zunfttradition Stück um Stück Schiffe bauen, herrschen im Arsenal bereits vorindustrielle Produktionsweisen: Normierung, Effizienzkontrolle und Serienbau. Bis zu 3000 Facharbeiter zimmern ganze Flotten – die Grundlage für die Seemacht der Serenissima.

Schiffe aus der Staatswerft haben den Aufstieg Venedigs zur führenden Kraft im Mittelmeerraum ermöglicht und den Aufbau eines Handelsimperiums, das bis in die Levante, ins Schwarze Meer und nach Flandern reicht. Im Jahr 1570 fer-

Arsenal von Venedig, 18. Jh.
Zeitgenössischer Stich



za di 7.
ze da 30 fino a 40 remi
drin canose da 20 e 4 da 6
on abizzi da 40, o da 50,
gnate di due con da 30
grosso da 20, e quattro
Portone inferiente
le Nav
lavori i canali
sperti interni.
u s inferiente
pubb l'azione
alternare
i baffini.
cama
ferve

DIE GROSSMACHT

tigen die Männer aus der Staatswerft, die Arsenalotti, hundert Schiffe in weniger als zwei Monaten.

Was war das Erfolgsgeheimnis des Arsenal von Venedig? Wie wurde es zur leistungsstärksten Werft der Zeit?

1104, so die Überlieferung, lässt der Senat von Venedig in sumpfigem Gelände am Stadtrand ein schmales Becken ausheben und mit Meerwasser fluten. An seinen Seiten entstehen Lagerhäuser und Werkhallen.

Das neu gegründete „Arsenal“ dient anfangs vor allem als Depot für Waffen, Segel und Riemen. Darüber hinaus besorgen hier Handwerker Schäden an Schiffen aus. Der Name „Arsenal“ stammt wahrscheinlich aus dem Arabischen: „Dar al-Sinaa“ bedeutet „Haus der Fertigkeit“.

Da Galeeren als Kriegsschiffe und zur Überwachung der Küsten gefragt sind, entwickelt sich dies zum Hauptgeschäft des Arsenal. Die Galeeren jener Zeit sind etwa 40 Meter lang und 5 Meter breit und verfügen über Segel- und Ruderantrieb. Auch Dank ihrer schlanken Rumpfe sind sie schneller und wendiger als die massigen, ausschließlich vom Wind abhängigen Rundschiffe, die Kaufleute für Handelsreisen in den Privatwerften Venedigs zimmern lassen.

Im Jahr 1202, rund hundert Jahre nach ihrer Gründung, erhält die Staatswerft einen gigantischen Auftrag: Mehr als 50 Kriegsgaleeren sollen die Arsenalotti für den neuen Kreuzzug gegen die Ungläubigen bauen, in nur 13 Monaten. Schiffe aus Venedig sollen rund 30 000 Krieger ins Heilige Land bringen (siehe Seite 50). Die Handwerker sägen, schnitzen, hämmern, kalfatern, als ginge es um ihr Leben. Schiffsbauarchitekten konstruieren Spezialgaleeren, die bis zu 30 Pferde transportieren können. Über Zugbrücken werden die Schlachtrösse in die Schiffsbäuche geführt und dort mit Riemen festgebunden. Am Ende schaffen es die venezianischen Schiffsbauer tatsächlich, die Flotte rechtzeitig fertigzustellen.



Venezianische Rüstung
Stadtmuseum Correr

Die in der Staatswerft gezimmerten Galeeren gelten bald als die besten und schönsten der Welt. Und die Marinearchitekten aus dem

Arsenal verbessern die Funktion der Schiffe ständig: Bald ersetzen die Dreier-Ruder der Trireme die traditionellen Biremen mit lediglich zwei Ruderreihen pro Bank.

Um 1300 entwickeln Experten aus dem Arsenal einen völlig neuen Schiffstyp: Die „galea grossa“ ist ein Hybrid zwischen der langen,

schlanken Galeere und dem robusten, aber klobigen Rundschiff. Hauptantriebskraft ist – wie bei Rundschiffen – der Wind, der von dreieckigen Lateinersegeln eingefangen wird. Bei Flaute aber und bei Gegenwind legen sich Ruderer in die Riemen. Diese Schiffe, ursprünglich für die Kriegsflotte gedacht, sind bald auch als Handelsfrachter begehrt. Denn im riesigen Laderaum einer Galea grossa können bis zu 150 Tonnen Fracht transportiert werden, dreimal mehr als auf einer Galeere.

Der venezianische Senat wittert ein Geschäft: Man beschließt, auch die Galee grosse für die Handelsmarine ausschließlich in der Staatswerft zimmern zu lassen. Nicht länger sollen die privat geführten Kleinwerften die Schiffsbauaufträge der Kaufleute abgreifen. Im Arsenal gebaute Frachter werden künftig an denjenigen Kaufmann vermietet, der in einer Auktion die höchste Summe bietet.

Die Regierung lässt im rechten Winkel zum ersten Becken, dem „Arsenale Vecchio“, dem alten Arsenal, ein zweites Bassin ausheben: das Arsenale Nuovo, das neue Arsenal. Manche Geschichtsschreiber bezeichnen diese Phase als die eigentliche Geburtsstunde der legendären Staatswerft.

Der Dichter Dante Alighieri aus Florenz, fasziniert vom Schiffsbauzentrum der Serenissima, schreibt um 1320 in seiner Göttlichen Komödie:

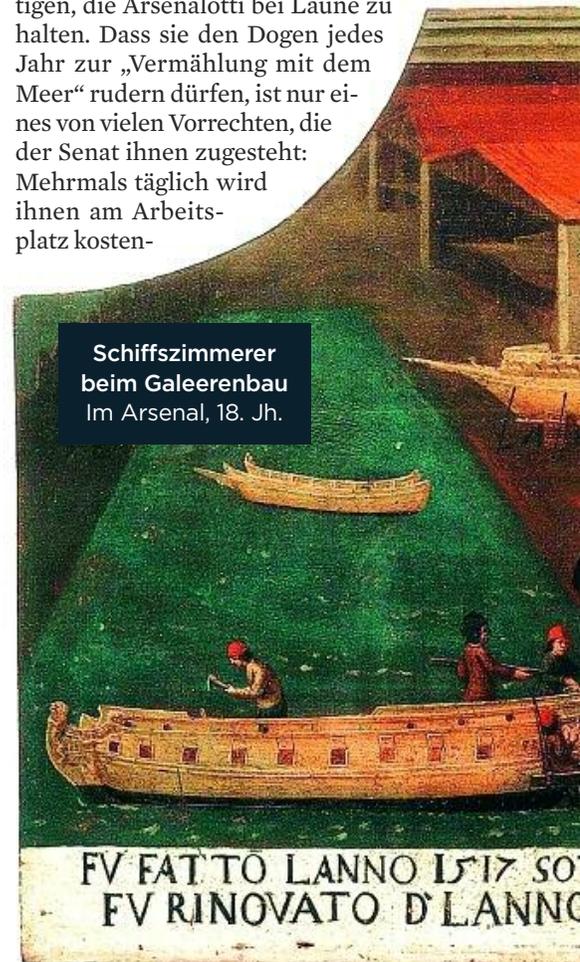
„Gleich wie man in Venedig
Arsenal / Das Pech im Winter sieht
aufsiedend wogen, / Womit das

lecke Schiff, das manches Mal /
Bereits bei Sturmgetos das Meer
durchzogen, / Kalfatern wird – da
stopft nun der in der Eil / Mit Werg
die Löcher aus dem Seitenbogen, /
Der klopft am Vorder-, der am
Hinterteil, / Der ist bemüht, die
Segel auszuflicken, / Der bessert
Ruder aus, der dreht ein Seil.“

Dantes Verse lassen bereits erahnen, was die Leiter der Werft rund 250 Jahre später noch viel konsequenter umsetzen werden: die Arbeitsteilung. Dieses Grundprinzip ist der Schlüssel dafür, dass sich das Arsenal in kurzer Zeit zu einer Fabrikanlage von Weltruhm entwickelt – ein pulsierender Moloch, in dem Facharbeiter in Serienproduktion ganze Flotten zimmern.

Die Republik wird abhängig von den Männern im Arsenal, das sich längst zu einer Stadt in der Stadt entwickelt hat, mit besonderen Privilegien und Vergünstigungen. Ein Arbeitsboykott in der Staatswerft würde die Handelsmarine schwächen und eine Gefahr für die Sicherheit der vom Osmanischen Reich bedrohten Seerepublik bedeuten.

Deshalb verstehen es die Mächtigen, die Arsenalotti bei Laune zu halten. Dass sie den Dogen jedes Jahr zur „Vermählung mit dem Meer“ rudern dürfen, ist nur eines von vielen Vorrechten, die der Senat ihnen zugesteht: Mehrmals täglich wird ihnen am Arbeitsplatz kosten-



Schiffszimmerer
beim Galeerenbau
Im Arsenal, 18. Jh.

FV FAT TO LANNO 1517 SO
FV RINOVATO D'LANNO

los Wein ausgeschenkt. Arsenalotti zahlen weniger Steuern als andere Bürger, und manche erhalten zusätzlich zum Gehalt hohe Bonuszahlungen. Dank einer Art Rentensystem brauchen sie sich vor Altersarmut nicht zu fürchten. Und sogar wenn ein Angestellter der Staatswerft jemanden umbringt, lassen die Richter manchmal Gnade walten: Als etwa der Schiffbauer Domenico di Zuane um 1650 einen Mann im Streit tötet, wird zur Strafe lediglich während zweier Jahre sein Lohns halbiert.

Auch über den Schiffbau hinaus üben die Arsenalotti wichtige Funktionen aus: Die Ehrengarde, die zu Krisenzeiten den Dogenpalast schützt, wird aus den Reihen der Werftarbeiter rekrutiert. Und da Venedig bis

ins frühe 18. Jahrhundert über keine Feuerwehr verfügt, werden die Arsenalotti gerufen, wenn ein Brand ausbricht. Dieser Aufgabe kommen sie allerdings nicht immer zuverlässig nach: Eines Nachts im Jahr 1514 zerstört ein Großfeuer die meisten Läden am Rialto, bevor die Schiffbauer eintreffen.

So hoch ihr Ansehen beim Dogen und bei den Senatoren ist, so unbeliebt sind die Männer aus dem Arsenal bei vielen anderen Venezianern. Sie gelten als arrogant, streitsüchtig und brutal. Meist bleiben sie unter sich. Sie sprechen eine eigene Sprache, den *linguaggio arsenalesco*, ein krudes Kauderwelsch. Auch durch ihr zu Zöpfen gebundenes Haar sind die Arsenalotti sofort erkennbar.

Manche betätigen sich nebenbei als Schmuggler und Hehler.

Und mitunter treiben junge Männer aus dem Arsenal in benachbarten Stadt-

vierteln als Schlägertrupps ihr Unwesen. Werden ihre Löhne nicht pünktlich ausbezahlt, ziehen sie mit erhobener Faust vor den Dogenpalast.

Venedig hat keine Stadtmauern, das Arsenal aber, das Herz der Seerepublik, wirkt wie eine Festung: Schutzgräben und bis zu 14 Meter hohe Mauern aus Backstein umgeben die Bootshallen, am Eingangstor und auf Türmen sind Wächter postiert. Im Jahr 1460 lässt der Senat zudem ein prunkvolles Portaltor errichten, über dem ein geflügelter Markuslöwe thront – das erste bedeutende Werk der venezianischen Renaissance-Architektur.

Kurz nach Sonnenaufgang läuten im Campanile der Staatswerft die Glocken zum Arbeitsbeginn, genau 30 Minuten lang. Wer erst danach eintrifft, wird für den gesamten Tag von der Lohnliste gestrichen. Vorarbeiter teilen die Handwerker in Gruppen ein und überwachen die einzelnen Produktionsschritte. Aus Eichenholz zimmern Arsenalotti Kiele und Planken. Andere Facharbeiter stellen aus Kiefernstämmen Masten her. Wieder andere schnitzen aus dem Holz von Walnussbäumen Ruder oder aus Ulmenholz Ankerwinden. Vielen Zeitgenossen erscheint das Arsenal längst als Sinnbild für die vorbildliche Organisation des gesamten venezianischen Staates.

Doch bei allem Ruhm und Er-



OTTO MISIER ZACHARIA DANTONIO GASTALDO DE MARANGONI D'NAVE D' LARSENAL
 1753 SOTTO LA GASTALDIA DI FRANCESCO ZANOTTO GASTALDO E COMPAGNI

folg gehören auch Disziplinprobleme zum Alltag in der Werft. Das mag teilweise an der großzügigen Versorgung mit Alkohol liegen. Gehilfen streifen über das Werksgelände und schenken mit Wasser leicht verdünnten Wein aus Schläuchen aus. Manche Arsenalotti bedienen sich darüber hinaus heimlich im Weinkeller – und schlafen anschließend ihren Rausch aus. Auch mit Diebstahl hat die Werftleitung zu kämpfen: Werkzeuge verschwinden, Taue, Waffen. Einige Arbeiter schaffen es gar, ganze Boote an den Torwachen vorbeizuschmuggeln.

Manche der Missstände sind strukturell bedingt: Denn jeder, der von der Staatswerft angestellt wird, erwirbt ein lebenslanges Recht auf Lohn, selbst wenn er keinen Finger mehr rührt. Der Senat von Venedig will mit dieser Form des Staatsbeamtentums wohl in erster Linie Arbeitskämpfen vorbeugen. Erscheint ein Handwerker pünktlich zum Arbeitsbeginn, kann er theoretisch den ganzen Tag über faulenzeln. Nur wer von einem Aufseher im Schlaf überrascht wird, erhält keinen Lohn.

Weil solcher Schlendrian die Leistung mindert, werden im Laufe des 15. Jahrhunderts die Kontrollen verstärkt. Vorarbeiter, die für mehrere Schiffsbau-Teams zuständig sind, spielen eine immer wichtigere Rolle. Einer dieser Werkmeister passt auf, dass die Kalfaterer die Schiffsrümpfe sauber mit Werg und Teer abdichten. Ein weiterer überprüft die Arbeit der Rudermacher, ein Kollege überwacht die Schmiede. Der Admiral der Werft schließlich, eine Art Betriebsleiter, kontrolliert die Ausrüstung aller Schiffe mit Takelage und Riemen, bevor sie das Arsenal verlassen.

Trotz ihrer erfolgreichen Standardmodelle, wie der Trireme mit rund 30 Ruderbänken auf jeder Seite, bleibt das Arsenal über lange Zeit ein Ort der Innovation, an dem Marinearchitekten sich gegenseitig mit ihren Ideen zu übertrumpfen suchen. Vettore Fausto etwa, ein Experte für griechische Philosophie – und blutiger Anfänger als Schiffsbauer – will eine Quinquereme, einen Fünfruderer, bauen. In den Schriften des Archimedes, so behauptet der Gelehrte, habe er Anregungen zu diesem ambitionierten Schiffstyp gefunden. Der Senat stellt Fausto im Arsenal Baumaterial und Arbeiter zur Verfügung. Als die Galeere endlich fertig ist, wohnt der Doge höchstpersönlich einer Wettfahrt gegen

eine klassische Trireme bei. Prompt trägt Faustos Schiff den Sieg davon. Da aber die Löhne für die zahlreichen Ruderer zu teuer kämen, als dass sich der Einsatz solcher Schiffe rechnete, geht die Quinquereme dann doch nicht in Serie.

Andere Marinearchitekten experimentieren mit schmalen, flachen Rümpfen, um höhere Geschwindigkeiten zu erreichen. Erst lassen sie für jedes neue Schiff eine Art Rückgrat errichten, den Kiel oder „colomba“. Diesen verlängern Handwerker um Vorder- und Achterstewen, aus denen später Bug und Heck

Sicherheit. Kapitäne beschwerten sich, dass auf manchen Galeeren schon bei mittlerer Windstärke Wellen das Deck überspülen. Der Senat von Venedig aber fordert immer schnellere Schiffe.

Doch dann, um das Jahr 1470, ändert er seine Strategie. Um gegen einen Überfall der Türken gewappnet zu sein, ordnet die Regierung nun den Bau einer zusätzlichen Kriegsflotte an – und intensiviert die Serienproduktion bewährter Schiffstypen. Ein drittes Areal wird gebaut, das Arsenal Nuovissimo, das neueste Arsenal. Die meisten Docks werden jetzt überdacht. Selbst bei Hitze oder



Zimmerleute bei der Herstellung von Schiffsplanken

wachsen. Nun legen die Meister mit dem Hauptspant in der Mitte des Rumpfes Höhe und Breite des Schiffs fest. Etwa 100 weitere Spante bilden, sich verjüngend, das Gerippe. Kreisdiagramme und Schablonen helfen, die Länge dieser Querverstrebungen zu berechnen. Viele Meister vertrauen jedoch auf ihr Augenmaß. Planke um Planke wächst darauf der Rumpf, die „lebendige Arbeit“, wie die Arsenalotti sagen. Dann beginnt die „tote“: das Deck, die Kommandobrücke und alle weiteren Bereiche des Schiffs, die nicht im Wasser liegen werden. Dass die Schiffsbauarchitekten aus dem Arsenal kaum Baupläne anfertigen, die Konkurrenten in die Hände fallen könnten, stärkt ihre Machtposition.

Voll Ehrfurcht sprechen die Arsenalotti vom „occhio del maestro“, dem „Auge des Meisters“. Die immer flacheren Schiffsrümpfe allerdings, die es den Meistern angetan haben, gehen zu Lasten der

Dauerregen darf die Produktion nicht mehr stocken. Unermüdlich zimmern die Arsenalotti Galeeren und Galee grosse. Allein die feste Flotte besteht Ende des 15. Jahrhunderts bereits aus 50 Schiffen.

Immer mehr Zulieferer ziehen mit ihren Betrieben auf das Werftgelände: Seiler, Waffenschmiede, Pulvermischer. Die Vorräte an Eisen, Salpeter, Hanf und Schwefel lagern direkt bei den Werkstätten. Der Funkenschlag eines Hammers oder Pferdehufs kann genügen, eine Explosion in den Werkhallen auszulösen. Immer wieder kommt es zu Unfällen mit Sprengstoff.

Um das Jahr 1550 arbeiten bereits bis zu 3000 Schiffszimmerleute, Kalfaterer, Rudermacher, Reepschläger, Kanonengießer, Tuchmacher, Segeltechniker, Lehrlinge und Hilfsarbeiter im Arsenal. Die Staatswerft erstreckt sich inzwischen über eine Fläche von 24

Hektar – und ist damit mehr als 16-mal so groß wie der Markusplatz.

In der Tana, einem Gebäude im südlichen Teil des Arsenal, winden Seiler kostbarsten Hanf aus Bologna zu Tauen. In den sich weiter nördlich angrenzenden Rüstungsbetrieben und Munitionswerkstätten schlagen Schmiede Eisen zu Schwertern, Lanzen, Enterhaken, Harnischen. Andere Arbeiter mahlen Schwefel, mischen Schwarzpulver.

Längst ist das Arsenal die gewaltigste Fabrik der vorindustriellen Zeit und verschlingt Unmengen von Rohstoffen. Im Hinterland der Lagune bis nach Dalma-

Bei allen Galeeren sind Masten, Ruderbänke, Sparren und viele weitere Teile inzwischen identisch. Aufseher ziehen mit ihren Listen von Dock zu Dock, um Anwesenheit und Disziplin zu kontrollieren. Die Verwaltung wird immer wichtiger: Der Hauptbuchhalter des Arsenal bezieht Mitte des 16. Jahrhunderts ein fast doppelt so hohes Gehalt wie der oberste Schiffsbaumeister.

In dieser Zeit der Massenproduktion sorgt der renommierte Schiffsbauer des Arsenal, Giovanni Andrea Badoer, noch einmal für einen Innovationsschub. Er entwirft das Kriegsschiff der Zukunft:

Die Staatswerft ist inzwischen 16-mal so groß wie der Markusplatz.

Die Holzknappheit wird das Holz knapp. Der Senat beschlagnahmt ganze Wälder und lässt Unbefugte, die mit Säge oder Axt in einem Eichenhain aufgegriffen werden, auspeitschen.

Auch Aufforstungen ordnet die Regierung an. Junge Bäume werden mit Hilfe von Seilen so verbogen, dass ihr Stamm gewölbt heranwächst. Denn zur Herstellung der Spanten und Planken für Schiffsrümpfe sind Bretter mit Krümmung ideal.

Und Venedig rüstet weiter auf: Mitte des 16. Jahrhunderts umfasst die Kriegsflotte bereits 100 Galeeren und 10 Galee grosse. 25 der Schiffe liegen in voller Takelage in den Becken vor Anker. Die übrigen lagern, vor Salz und Wasser geschützt, an Land: Es sind Rohbauten, die im Ernstfall sofort kalfatert und zu Wasser gelassen werden können.

Bald ist es nicht mehr der Schiffsbau selbst, der die meisten Arbeitskräfte bindet, sondern die Wartung dieser Reserveflotte samt Masten, Riemen, Tauen, Segeln und Geschützen. Alle paar Monate werden die Galeeren gereinigt, zweimal im Jahr dichten Spezialisten ihre Rümpfe frisch mit Teer ab.

Mitte des 16. Jahrhunderts erreicht die Staatswerft ihre größte Produktivität: Bis zu 60 neue Galeeren machen die Arsenalotti jährlich seetüchtig. Staatsgäste, die der Doge beeindrucken will, führt er höchstpersönlich übers Werftgelände. Vor den Augen von Heinrich III., dem König von Frankreich, zimmern die Arsenalotti im Jahr 1574 aus vorgefertigten Bauteilen eine Galeere – binnen eines einzigen Tages.

die Galeasse. Im Jahr 1568 laufen die beiden ersten dieser Monsterschiffe – riesig, robust und dennoch sehr wenig – vom Stapel. Bis zu 30 Geschütze können Galeassen tragen, am Bug, am Heck und an den Seiten. Diese schwimmenden Festungen sind ein letzter Geniestreich der venezianischen Schiffsbaukunst.

Ein gutes Jahr darauf, Ende Januar 1570, erreicht die Leiter des Arsenal den Befehl, für eine Seeschlacht gegen das Osmanische Reich in nur 50 Tagen 100 Kriegsschiffe zu bauen – undenkbar in jeder anderen Werft der Welt.

Doch in Venedig lagern die Einzelteile für die Kriegsgaleeren bereits montagetüchtig in Magazinen und müssen nur noch zusammengebaut werden. Wieder lärmten die Hämmer der Zimmerleute von früh bis spät, steigt Rauch aus Pechkesseln auf, glüht Eisen. Aus der Waffenkammer hieven Arbeiter Bogen, Arkebusen, Harnische, Pfeile und zwei Tonnen schwere Bugkanonen aus Bronze an Bord der fertiggestellten Schiffe, dazu Zwieback, Pökelfleisch, Wasser, Wein.

Die Arsenalotti schaffen es schließlich, auch diesen Auftrag zu erfüllen. Und sechs riesige von ihnen gebaute Galeassen werden eine maßgebliche Rolle dabei spielen, dass die christliche Flotte am 7. Oktober 1571 in der Seeschlacht von Lepanto, der größten Galeerenschlacht aller Zeiten, gegen die Kriegsflotte des osmanischen Sultans den Sieg davonträgt. Doch es wird der letzte große Triumph Venedigs bleiben – auch für die Marinearchitekten aus dem Arsenal.

Nicht nur, dass Venedig der militärischen Übermacht der Osmanen auf Dauer nicht gewachsen ist und die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer bald an sie abtreten muss. Auch der internationale Wettbewerb beim Schiffsbau ist härter geworden: Jahrhundertlang waren die Arsenalotti die unangefochtenen Meister des Galeerenbaus. Im späten 16. Jahrhundert aber geht die große Zeit dieser Schiffe abrupt zu Ende. Auf modernen, schnellen Fracht- und Kriegsfregatten, wie sie nun etwa die Niederländer bauen, ist viel mehr Platz für schwere Geschütze. Galeeren haben ausgemustert, sie verbrauchen zu viel Platz für die Rudermannschaften und haben zu wenig Feuerkraft.

Doch weshalb verpassen die Schiffsbauarchitekten aus dem Arsenal die neue Entwicklung? Ist es Mangel an Flexibilität? Oder Überheblichkeit?

Wahrscheinlich ist es ein Zusammenspiel dieser Faktoren, das den Niedergang einleitet. Bereits im Jahr 1605 stammen mehr als die Hälfte der 26 Großschiffe der venezianischen Handelsmarine nicht mehr aus der Lagunenstadt. Als sich die Schiffsbauer aus dem Arsenal Mitte des 17. Jahrhunderts dann endlich an neue Schiffstypen wagen, wird ein weiteres Problem virulent: Der Wasserpegel in den Becken und Kanälen des Arsenal ist mit maximal 7,50 Meter viel zu niedrig, um moderne Linienschiffe mit großem Tiefgang aufzunehmen. Venedig verliert endgültig den Anschluss an die Weltspitze im Schiffsbau.

So wirkt es wie eine Trotzreaktion, als die Arsenalotti im Januar 1728 noch einmal einen neuen Bucintoro vollenden – eine Prunkgaleere für den Dogen, um das Ritual der „Vermählung mit dem Meer“ zu zelebrieren. Es ist das kostbarste Schiff, das je in der Staatswerft gebaut wurde – und die wohl schönste Galeere aller Zeiten.

Napoleon Bonaparte, dessen Truppen die Lagunenstadt 1797 erobern und Teile des Arsenal zerstören, gibt der Seemacht Venedig dann auch symbolisch den Todesstoß. Am 9. Januar 1798 reißen seine Soldaten die vergoldeten Verzierungen am Bucintoro herunter, hacken sie in Stücke und verbrennen sie. Drei Tage und Nächte lang lodern die Flammen. Den nackten Rumpf der Prachtgaleere nutzen die neuen Machthaber aus Frankreich als schwimmende Küstenbatterie. 1824 wird sie abgewrackt – im Arsenal. ■