

leichnamskapelle auf dem Prager Karlsplatz und zum andern eine Schreibernotiz über die Vollendung der Bibelhandschrift von 1391 (New York, The Pierpont Morgan Library, Inv.-Nr. M 833).

Wenn Balbin berichtet, das Gebäude sei „columnis gratiosissimis intus suffultum“, so sind damit nicht, wie Jiří Kropáček (III, S. 2b, Mitte) versteht, „besonders dünne Säulen“, sondern besonders schöne, das Auge ansprechende Säulen gemeint. Das bestätigt auch der Kontext (vgl. ebenda „summa venustate et varietate...“), der unzweifelhaft auf den ästhetischen Eindruck dieser Kapelle zielt.

„Anno domini MCCCXCI finitus est presens liber feria II infra octavam S. Wenceslai martyris gloriosi per manum Andree de australi plaga sive de austria...“ — so lautet das Kolophon der genannten, reich illuminierten New Yorker Bibelhandschrift (II, S. 744a, oben). William Voelkle errechnet aus dem Datum „feria II infra octavam S. Wenceslai“ den 7. Oktober 1391, den „zweiten Tag nach der Oktave des hl. Wenzel“ (ebenda, S. 744a und b, oben). Tatsächlich aber bezeichnet die vielfach verwendete liturgische Formel „infra octavam“ nicht die Zeit nach der Oktav, sondern innerhalb der Oktav, und mit „feria II“ ist der erste Tag in der Oktav, gewissermaßen der Montag der Oktav-Woche, gemeint. Das bedeutet, daß der Text der Handschrift nicht am 7. Oktober, sondern am 29. September, dem Tag nach dem Fest des hl. Wenzel, vollendet worden ist.

Fidel Rädle

REZENSIONEN

GIANDOMENICO ROMANELLI, *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*. Roma, Officina Edizioni, 1977. (Collana di Architettura, ed M. Tafuri, Bd. 18). 622 Seiten, 135 Tafeln, L. 20 000,—

Als nach dem Hochwasser von 1966 die Bemühungen um die Sanierung Venedigs einsetzten, als internationale Hilfsfonds Denkmalpflegefragen vor ein internationales Publikum brachten und das Spezialgesetz Nr. 171 von 1973 der Stadt eine nationale Sonderstellung verlieh, hätte es in Venedig manchen Grund zum Erstaunen gegeben. Aber erstaunliche Dinge als selbstverständlich zu nehmen, ist ein Vorrecht der Venezianer, deren geschichtliches und soziales Erleben noch immer Rudera eines jahrhundertelangen zum Mythos stilisierten Selbstbewußtseins enthält. Man muß ahnen können, was Schlagworte wie „Venexia granda e bela“ oder „questa bellissima e beata Dominante“ einmal umrissen, um zu begreifen, daß die von Napoleon veranlaßte Abdankung des letzten Dogen am 12. Mai 1797 einen, Generationen überdauernden, Schock bedeutete.

In diese Situation führt uns das Buch „Venezia Ottocento“ des venezianischen Kunsthistorikers Giandomenico Romanelli. Es beginnt mit der „Venezianischen Republik“ (Mai bis November 1797) und führt uns durch die Stadien der venezianischen Geschichte des 19. Jahrhunderts bis in die Jahre nach dem Übergang an Italien. Der Verfasser erklärt seine Arbeit (S. 14) als kritische Materialsammlung der sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen und der daraus resultierenden Planungen und Bauten.

Die Arbeit folgt in den Hauptkapiteln der herkömmlichen Aufteilung der venezianischen Geschichte. Kapitel I (Tra Francia e Austria) behandelt die Zeit nach dem Ende des venezianischen Staates, als die kurzlebige Revolutionsrepublik ganz im aufgeklärten Sinn eine Aufteilung der Stadt in Nutzungsregionen diskutierte und acht Jahre österreichischer Verwaltung gerade den notwendigen Unterhalt des Stadtgefüges sicherstellten. Kapitel II (Napoleone e il Regno d'Italia 1806—1814) befaßt sich mit den ersten systematischen Überlegungen zum Bild der Stadt im weitesten Sinne, die Einsetzung der als Baugenehmigungs- und Planungsbehörde auch für die Folgezeit wichtigen „Commissione all'ornato“ (1806) und dem aus ihrer Arbeit hervorgegangenen Generalregulierungsplan des Architekten G. A. Selva. Selva, dem später ein zehnteiliges monographisches Unterkapitel gewidmet ist, entwirft im Auftrag Napoleons einige Großprojekte zur Verschönerung der Stadt im Sinne klassizistisch-imperialer Repräsentation, von denen der öffentliche Park in Castello samt einer großen Straßenanlage ausgeführt wird. Die benötigte Fläche gewinnt man durch den Abbruch säkularisierter Klöster: dies nur ein Fall einer beispiellosen Beraubung der Stadt durch systematische Säkularisation (vgl. A. Zorzi, Venezia scomparsa, 2. Aufl., Mailand 1972, Bd. I, S. 70—137). Gleichzeitig aber entsteht am Markusplatz ein neuer Königspalast, dessen Garten der Getreidespeicher der Republik neben Sansovinos Zecca weichen muß, und das höfische Leben des Regno Italico erfüllt die Stadt mit Festen und Feierlichkeiten. Romanelli widmet den dafür errichteten Dekorationsbauten ein kurzes Unterkapitel um darzulegen, daß Venedig nunmehr den Anschluß an die europäische Stilmode und die Verherrlichung der Macht mit klassizistischem Apparat gefunden habe. Ein Bericht über die Tätigkeit der Commissione all'ornato und kleinere urbanistische Maßnahmen schließt das zweite Kapitel.

Das dritte Kapitel (Il Ritorno d'Astrea) behandelt die Zeit der österreichischen Restauration bis zur Erhebung von 1848. Nach den Anspannungen der napoleonischen Zeit stürzt Venedig zwischen 1816 und 1830 in seine tiefste Krise innerhalb des 19. Jahrhunderts. Ganze Randbezirke veröden, Paläste werden abgebrochen, weil sie nicht mehr unterhalten werden können, die Konkurrenz mit dem von Österreich favorisierten Hafen Triest drückt auf den Seehandel. Österreich, statt durch gezielte Förderungsmaßnahmen eine allmähliche Sanierung der Verhältnisse einzuleiten, überläßt die Stadt weitgehend sich selbst. Die Zustände werden in den zwanziger

Jahren so drückend, daß der Patriarch (1824) und der Bürgermeister von Venedig (1830) durch Vorsprache beim Kaiser eine Verbesserung herbeizuführen suchen.

Daneben entstehen Projekte über Projekte, die meisten mit dem Argument, der wirtschaftlichen Not abzuhelpfen. Romanelli hat einige, ihm bezeichnend erscheinende, ausgewählt, und wir wollen sie in seiner Reihenfolge resumieren: Mit ersten Überlegungen über eine Brücke zum Festland, unter anderem um die entlegenen westlichen Stadtteile zu beleben, wird eine Entscheidung vorbereitet, die in den folgenden Eisenbahngründerjahren verwirklicht werden wird. Aber in dieser Zeit hat auch nur eine Brücke über den Canale Grande (und gar ein Unterwassertunnel, dessen Pläne baufertig vorliegen) keine Chance, gebaut zu werden. Giuseppe Salvadori, Stadtbaumeister und modern gesonnener Techniker, versucht, die dezentralisierte Stadt durch Fußwegplanungen (von nun an ein Leitmotiv venezianischer Urbanistik) zusammenzuschließen — wie sehr das auch im Zeichen einer, nach auswärtigen Maßstäben bescheidenen, Grundstücksspekulation geschieht, hat Romanelli recht überzeugend geschildert. Salvadoris eifrige Tätigkeit füllt Straßen und Platzräume, Kanalufer und Brücken mit neuem Straßenmobilar. Venedigs Wege am und über das Wasser sind seitdem statt der allenfalls vorhandenen Brüstungsmauern von Eisengeländern zwischen gedrunghenen dorischen Säulen gesäumt, und die bisher rund- oder korbbofigen Brücken erhalten elliptische Kurvatur auf schräg geböschten Rustika-Widerlagern.

Es ist, wie Romanelli ein Unterkapitel benennt, die „Kultur der Ingenieure“, die nun die Urbanistik in die Hand nimmt und ihr Denken in technischen Funktionen mit den Funktionen von Wirtschaft und Gesellschaft zu vereinen sucht. Das gleichwohl erforderliche architektonische Dekorurn findet man in einem palladianisch gefärbten Klassizismus nun schon einer zweiten Architektengeneration der Lazzari, Santi, Pigazzi und ihrer Nachahmer. Romanelli hat zu diesen, von der Forschung bisher nur gestreiften Namen reiches Material erschlossen und manche biographische Konfusion geklärt.

Das Jahr 1830 bringt das kaiserliche Freihafenprivileg für die ganze Stadt. Obwohl man am wirtschaftlichen Nutzen dieser Institution Zweifel haben kann, läßt sich von nun an ein allmählicher Aufschwung nicht leugnen. Die vielen kleineren städtebaulichen Geschehnisse der Folgezeit füllen materialreiche, fast schon statistische Passagen in Romanellis Darstellung. Das Zuschütten von Kanälen wird zu einer wahren Mode im Interesse verbesserter Fußläufigkeit. — Mit wichtigen größeren Arbeiten, wie dem Zentralschlachthaus in Cannaregio, der Eisenbahnbrücke und dem durch Anschüttung gewonnenen Exerzierplatz für die Stadtgarnison, endet das Kapitel.

Die venezianische Revolution von 1848/49 übergeht unser Autor, weil sie keine städtebaulichen Entwicklungen bringt. Sie bedeutet aber einen fühl-

baren Einschnitt für das venezianische Selbstbewußtsein, denn nachdem dieser letzte Versuch, die Selbständigkeit der Stadt wiederherzustellen, gescheitert ist, nachdem der Traum von der unbesiegbaren Wasserfestung im Bombardement der westlichen Stadtteile erschüttert wurde, tauchen Gedanken an politische Autonomie nicht mehr auf.

Sein fünftes Kapitel (Tra Quarantotto e Sessantasei), welches die, nach venezianischer Geschichtsauffassung, dritte österreichische Regierung behandelt, leitet der Autor mit einer ausführlichen Wirtschaftsstatistik ein. Sie enthüllt eine wenig hoffnungsvolle ökonomische Wirklichkeit, ein Verlagern der Aktivitäten vom Produktiven auf den tertiären Sektor. Die Verbindung von Hafen und Eisenbahn beschäftigt die Gemüter; man erhofft sich wirtschaftliche Belebung des Hafens, ist aber glücklicherweise außerstande, das von der Handelskammer in Auftrag gegebene unmaßstäblich große Hafen- und Lagerhausprojekt am Ende des Canale della Giudecca zu realisieren. Infrastrukturverbesserungen werden, wie früher, mit Verbesserungen der Wegeverbindungen gleichgesetzt. Diesen Bemühungen verdanken wir eine Reihe recht hübscher Gußeisenbrücken mit durchbrochenem Geländer in charakteristischer Napoleon III.-Ornamentik. Mit derselben Sympathie wie der Autor betrachten wir diese ganz im Zeitstil gehaltenen und doch dem Ambiente gemäßen Bereicherungen der Stadtlandschaft, vermögen allerdings sein Lob der beiden Fachwerkträgerbrücken über den Canale Grande (davon unten mehr) nicht zu teilen. Im urbanistischen Konzept, welches nun von dem neuen Stadtbaumeister Giuseppe Bianco realisiert wird, zeichnen sich immer deutlicher Entwicklungs- und Erschließungsachsen ab. Sie verbinden den Bahnhof mit den alten Zentren der Stadt (San Marco, S. Stefano-Accademia, Rialto) und diese untereinander. Romanellis Darstellung hätte hier eine bessere Ordnung verdient. Das gilt auch für die anschließenden Passagen zur Architektur, welche den Wandel von Klassizismus zu Neurenaissance, Neugotik und eklektischen Mischstilen behandeln. Abschließend werden zwei große, Papier gebliebene Projekte präsentiert, eine Zentralmarkthalle am Rialto (F. Berchet, 1857—69) und ein kolossales Bade- und Vergnügungsetablisserment auf der mehr als aufs Doppelte verbreiterten Riva degli Schiavoni (L. Cadorin, 1851/52).

„Die Italiener in Venedig“, so der Titel des Schlußkapitels, gehen anfangs mit der Stadt wenig aufmerksam um. Venedig wird in den Verwaltungsapparat des jungen Königreiches eingegliedert und von der Residenz zur Provinzhauptstadt degradiert. In der Euphorie der ersten Jahre verfällt man in eine heftige urbanistische Projektmacherei. Der Präfekt der Provinzregierung, Giuseppe Torelli, tut ein Ubriges für ein modernes und, dies ein neuer Ton in der urbanistischen Diskussion, gesundes Venedig; von seinen vielen Vorschlägen wird ein Gondelhafen hinter den alten Prokura-tien schnell gebaut. Es ist jetzt die Zeit der städtebaulichen Kommissionen,

die einen eingereichten Plan nach dem anderen prüfen, beiseitelegen und in langjähriger Arbeit den vieldiskutierten Generalsanierungsplan von 1886 entwickeln. Als neue Bauaufgabe kommt der Bau von Arbeiterwohnhäusern ins Gespräch, wird aber zunächst nur in wenigen privaten Beispielen realisiert, bis gegen die Jahrhundertwende eine städtische Wohnungsbaugesellschaft entlegene Flächen und aufgelassenes Industriegebiet im großen Stil mit sozialem Wohnungsbau besetzt. Was von den zahlreichen Großprojekten verwirklicht wird, mutet vergleichsweise bescheiden an, aber Straßendurchbrüche wie Strada Nuova oder Via XXII Marzo, Teilstücke eines nie vollendeten Großwegenetzes, stehen ähnlich unpassend in der kleinteiligen Stadtstruktur wie manche der gleichzeitigen Flächensanierungen in den Zentren italienischer Städte. Der Belebung von Handel und Verkehr dient der neue Eisenbahn-Großhafen, die „Stazione Marittima“, im Westen zwischen S. Chiara und dem Canale della Giudecca. Romanelli beendet seine Arbeit mit einem Ausblick auf die spätere Entwicklung, der kritische Bemerkungen zur wirtschaftlich-kulturellen „Blütezeit“ der Stadt um 1900 enthält.

Ein Anhang gibt einige wichtige Aktenstücke im Wortlaut wieder. Daran schließt sich eine für die venezianische Stadtbaugeschichte im 19. Jahrhundert fundamentale Bibliographie, welcher man, ebenso wie den beiden Indices (Orts- und Personenregister), etwas mehr Genauigkeit im formalen Detail gewünscht hätte. Die beigegebenen fast 400 Abbildungen sind eine Fundgrube unpublizierten und schwer erreichbaren Materials, allerdings lassen Größe und technische Qualität oft zu wünschen übrig, und der typographische Grundsatz, einzeln stehende Querformate im oberen Seitendrittel nicht formatfüllend zu drehen, ist bei einer Materialarbeit nicht verständlich. Zum Auffinden des Standorts von Planzeichnungen bedarf es detektivischer Spürarbeit in Text und Anmerkungen, und es gelingt nicht immer. Druckgraphik wird auch im Text nicht nachgewiesen. Alle, jeweils doppelseitig abgebildeten Stadtpläne sind zu klein. Das Buch kann von Ortsfremden ohne den einzigen venezianischen Stadtplan mit Straßenverzeichnis nicht benutzt werden (Enzo Visceglia, Guida toponomastica di Venezia. Vol. I: Venezia, Lido, Murano. Roma 1970. Planteil M. 1 : 5000).

Die Tatsache, daß Romanelli dieses Hilfsmittel nirgendwo erwähnt, zeigt symptomatisch, wozu und für wen er in erster Linie schreibt. Er wendet sich an das gebildete venezianische Publikum mit der Absicht, je nach gesellschaftlichem Standort durch schockierende Entmythologisierung oder durch erstauntes Aufmerken am Beispiel einer noch erinnerlichen Vergangenheit Fehlentwicklungen und nachahmenswerte Denkmodelle für die künftige Stadtgestalt vorzustellen. Dieser exemplifikatorische Ansatz erklärt sich wohl auch daraus, daß gerade während der Niederschrift seines Buches in Venedig lebhaft über die urbanistische Entwicklung im Gefolge des Spezialgesetzes von 1973 diskutiert wurde. Daneben bleibt das historische Inter-

esse des Autors spürbar. Er folgt einer seit etwa 1970 in Italien ans Licht tretenden Entwicklung der Bau- und Kunstgeschichte. Seit dieser Zeit kommen in immer dichter Folge Publikationen über die Architektur des 19. Jahrhunderts heraus, durchweg materialreiche Arbeiten lokalgeschichtlicher Art mit gründlicher Quellenkenntnis und ausführlicher Bibliographie. Ausstellungen heben die Kunst des 19. Jahrhunderts ins allgemeine Bewußtsein; um nur zwei neuere, im Konzept verschiedene zu zitieren, sei an „Venezia nell' età di Canova“ (Venedig, 1978) und „L'architettura a Roma al tempo di Pio IX“ (Rom, 1978) erinnert. Der urbanistische und sozialkritische Ansatz der meisten italienischen Arbeiten über das 19. Jahrhundert ist unübersehbar und als Reaktion auf die Mischung aus Kunstphilosophie, Stil- und Künstlergeschichte der traditionellen italienischen Kunstgeschichtsschreibung zu erklären. Eine solche Haltung bedeutet in gewissem Grade eine Rückkehr zum Positivismus des späten 19. Jahrhunderts und von dort her mögen manche methodischen Besonderheiten gekommen sein. Der gesellschaftskritische Ansatz fordert eine Erweiterung des Horizonts auf soziale und wirtschaftliche Aspekte menschlicher Existenz. Das erklärt auch, weshalb Romanelli am Ende des Vorworts (S.15) bedauert, seiner Arbeit mangle offensichtlich eine Untersuchung über Preisentwicklungen auf dem Grundstücksmarkt.

Romanellis Buch liest sich von Passage zu Passage unterschiedlich gut. Einzelne Partien sind über die stets vorhandene Materialkenntnis hinaus wohlgeordnet und klar dargestellt. Hierzu gehört z. B. das meiste über den Architekten G. A. Selva, die Diskussion über den Ponte dell'Accademia oder die Darstellung des Schlachthofbaues in Cannaregio. Anderes ist vor Materialreichtum unübersichtlich, so die städtebaulichen Diskussionen nach 1866 oder die Berichte über neue Kanalbrücken. Manches schließlich wird etwas obenhin behandelt, wie fast sämtliche stilkritischen Aussagen. Innerhalb eines Unterkapitels wechseln oft gut geführte Passagen mit Einzelbeobachtungen; manchen Schlußfolgerungen und Wertungen kann man wegen fehlender Zusammenhänge nicht recht folgen. Diese Uneinheitlichkeit macht es schwer, das Konzept des Buches zu erfassen, doch läßt sich wohl folgendes sagen: Den Autor interessiert die „moderne“ Architektur des 19. Jahrhunderts in Venedig, das, was neu, zukunftsweisend, gesellschaftsbewegend, aber doch auch, seiner Vorstellung nach, im Rahmen des Stadtorganismus vertretbar ist. Er definiert sein Interesse nicht näher; wir wissen nicht, ob er das Neue als Vorform der sachlich-funktionellen Kultur des 20. Jahrhunderts sieht, wie weit es von Traditionen konditioniert sein kann, oder ob es vielleicht an einem noch zu bestimmenden Kriterium des Zeitgemäßen gemessen werden müsse. An dieser nie ganz präzise zu fassenden, gelegentlich widersprüchlich scheinenden Vorstellung mißt Romanelli die Ereignisse. So stehen plötzlich Urteile da, denen man nicht recht folgen mag, etwa wenn Nevilles Fachwerkträgerbrücke über den

Canale Grande als schlechthin gute, zeitgemäße und angemessene Lösung charakterisiert wird. Es lohnt sich, dieses Urteil näher zu betrachten, um von der eigentümlich annäherungsweise geführten Argumentation des Autors einen Begriff zu bekommen. Er zitiert die Würdigung des damaligen Stadtbaumeisters, welcher die neue Brücke bei der Accademia als billig, praktisch und technisch neu begrüßt, stellt als zeittypisch das „unmißverständlich Englische“ fest (S. 224 f.), nennt die Brücke ein „Werk von würdiger formaler Qualität ohne andere Ansprüche und Maskeraden als die des damaligen europäischen Kunsthandwerks“, lobt die Leichtigkeit der Ausführung und spricht von der „nahezu völligen Transparenz und folglich Neutralität“ im Rahmen der umliegenden Bebauung. Hier ist nun freilich ein in der zugehörigen Baugeschichte behandelter Aspekt nicht mehr angesprochen, nämlich, daß die Brücke als Spekulationsobjekt eines Eisenindustriellen (Refinanzierung über Brückengeld) im Bau möglichst wenig aufwendig sein sollte und ihren aufgesetzten neugotischen Zierat erst durch Intervention der städtischen Gestaltungskommission erhielt. Macht sich hier Romanelli zum Anwalt der schnellen, billigen und einfachen Lösung? Daß er die Brücke gerade wegen ihrer geringen „mascheramenti“ lobt, deutet auf eine Bevorzugung des Funktionalen, jedenfalls aber der Kontrastlösung im historischen Ambiente. Eine solche könnte man jedoch allenfalls in einer wohlüberlegten, gestalterisch auf den Kontext eingehenden Planung sehen, wofür hier die Voraussetzungen fehlen, da der vom Erbauer erfundene Neville-Träger ein industrielles Typenprodukt des frühen Stahlfachwerkbbaus darstellt (O. Lueger, Lexikon der gesamten Technik, Stuttgart—Leipzig o. J., 2. Aufl. Bd. 6, S. 609). Die Brücke wäre, existierte sie noch, gleichwohl als erstes italienisches Beispiel einer selten gewordenen frühen Konstruktionsart ein technisches Baudenkmal von Rang und müßte trotz ihrer geringen Rücksichtnahme auf die Umgebung erhalten bleiben, aber sie ist nie in ihrer historischen Umgebung aufgegangen oder hat die Situation umgedeutet, wie dies andere technische Baudenkmäler auch in Venedig (so die klassizistische Freihafenanlage bei S. Giorgio Maggiore oder das Molino Stucky am westlichen Ende der Giudecca) vermochten.

Romanelli geht auf solche weiterführenden Überlegungen selten ein. Weil bei dieser Darstellungsweise vieles im Raum stehen bleibt, wirken seine Schlußfolgerungen oft abrupt. Was Autor und Leser immer wieder stocken läßt, ist nicht die Schwierigkeit, einen komplizierten Denkansatz weiterzuführen, sondern der Kampf mit dem allenthalben überquellenden und methodisch nicht immer glücklich aufbereiteten Material. Seine methodische Stärke liegt gleichwohl im Historisch-Literarischen, in der Art, wie er archivalische und bibliographische Materialkomplexe ordnet und auswertet. Fachspezifische Betrachtungsweisen wie Stilkritik, Bau- und Plananalyse, die ohnehin in einer so gedrängelten Übersicht wenig Raum

beanspruchen dürfen, treten in den Hintergrund, bautechnische und technikgeschichtliche Ansätze fehlen fast ganz. Formal leidet die Arbeit trotz eines ausgedehnten kritischen Apparats unter zahlreichen kleinen Nachlässigkeiten, wie gelegentlich fehlenden Quellenbelegen, im Text genannten, aber im Literaturverzeichnis nicht nachgewiesenen Literaturangaben und ähnlichen Flüchtigkeiten.

Wenn das bedeutendste urbanistische Ereignis des 19. Jahrhunderts für Venedig, die Festlandsverbindung durch die Eisenbahnbrücke, auf zwei Seiten abgehandelt wird, so mag das angehen, da auf eine reiche zeitgenössische Bibliographie und eine im Entstehen begriffene Spezialarbeit verwiesen werden kann. Ausgeklammert ist aber eines der wichtigsten Kapitel der damaligen Baugeschichte, nämlich der Umgang mit den Baudenkmalern und die Bestrebungen zur Erhaltung des historischen Stadtbildes. Dies ist Absicht und wird (S. 264, Anm. 264) damit begründet, das Thema sei für die Behandlung im gewählten Rahmen zu groß. Es widerspricht aber auch den Neigungen des Autors, der sich in der Tradition des futuristischen Manifests vom 27. April 1910 (voll abgedruckt S. 235, Anm. 12) gegen ein Venedig wendet, welches dort als „Cloaca massima del passatismo“ bezeichnet wird. Er erspart sich damit die Diskussion über Geschichte und Fortschritt, wie sie in ganz Europa, aber natürlich in Venedig auf eine das ganze Europa interessierende Weise, geführt wurde (hierzu und zu dem Künstlerlob über Venedig s. E. Forssman, *Venedig in der Kunst und im Kunsturteil des 19. Jahrhunderts*, Stockholm 1971, und E. Hüttinger, *Immagini e interpretazioni della Venezia dell'800*, in: *Paragone Arte* 1972, 26—50).

Das Faszinierende an der Geschichte Venedigs im 19. Jahrhundert ist nicht die Geschichte eines verhinderten wirtschaftlichen und politischen Zentrums, sondern das immer deutlichere Hervortreten seiner zauberhaft-zwecklosen Existenz. Mit dem Mythos der nutzlos gewordenen, in Schönheit sterbenden Stadt gewinnt Venedig ein letztes Mal europäische Bedeutung, jetzt nicht mehr als politische Großmacht, Königsresidenz oder internationale Handelsstadt, sondern als Brennspiegel eines Lebensgefühls des *Fin de siècle*. Was das 19. Jahrhundert in Ruinen, toten Parks und anderen Relikten vergangener Größe suchte, fand es, überhöht vom Glanz gehäufte Kunstwerke, in einem ganzen Stadtgebilde. In Venedig wurde, verglichen mit anderen großen Stätten des vorigen Jahrhunderts wenig — oder um es genauer zu sagen, wenig auffallend — gebaut, aber dessen bedurfte es gar nicht, da ja das, was man suchte, schon da war.

Jürgen Julier