

Неизвестная Венеция

Татьяна Назина
Фотографии автора

Туристические тропы никогда не приведут вас к этому музею. Экскурсоводы, привычно перечисляющие достопримечательности Венеции, его даже не упомянут. В многочисленных карманных изданиях для туристов о нем предложений десять да часы работы...

Мuseo Storico Navale. Дословный перевод: «Музей исторический флотский», а в большинстве русскоязычных путеводителей — Военно-морской музей. Название, скорее всего, обусловлено тем, что музей находится в ведении ВМС Италии и в нем представлено значительное число экспонатов, связанных с военным флотом.

Конечно, любопытных путешественников нынче много, и среди них нашлись те, кто не только проник за массивные двери музея, но и оставил свои восторженные отзывы на безбрежных просторах Интернета. Эмоции, фотографии без подписей объектов — и только...

Экскурсоводов в музее нет, аудиогидов мало, и те на итальянском (может быть, сейчас есть и на английском, правда, это для тех, кто свободно оперирует морскими и техническими терминами). Подписи под экспонатами на трех языках: на двух уже упомянутых и на французском. Иногда только на итальянском. Подписи весьма лаконичны, и без некоторых сведений из истории Венеции и мореплавания невозможно по достоинству оценить рассматриваемый объект. Поэтому предлагаю вашему вниманию рассказ-путешествие по залам музея, а если появится интерес, когда-нибудь до венецианского Арсенала на набережной Riva San Biagio и сами все увидите.





Примечательно само здание, в котором с 1963 г. на пяти этажах в 42 залах размещены реликвии морской истории и судоходства — как итальянского и венецианского (Венеция вошла в состав Итальянского королевства в 1866 г.), так и других государств: Франции, Испании, Мальты, Турции, Англии, Голландии, Швеции. Это постройка XV в. периода правления королевы Адриатики — времени наивысшего расцвета Венецианской республики. Изначально она использовалась для хранения зерна, из которого выпекали галеты. Gallette — так назывались сухие твердые плоские лепешки, служившие источником питания галерных гребцов. Они хранились до двух лет, быстро разламывались и размокали в воде.

Первый этаж посвящен трофеям Первой мировой войны. Перед входом расположены два якоря с линкоров Австро-Венгерского императорского флота — добыча Итальянского Королевского морского флота. Один — с флагманского дредноута «Viribus Unitis» — гордости Австро-Венгрии. Порядка 2000 человек строили его больше двух лет. Он был потоплен 1 ноября 1918 г. в порту Пулы штурмовым итальянским отрядом под командованием Луиджи Риццо, правда, в это время корабль был уже передан Государству словенцев, хорватов и сербов — новому государству, возникшему после развала Австро-Венгрии. Второй якорь — с однотипного «Viribus Unitis» линейного корабля «Tegetthoff» (назван в честь австро-венгерского адмирала). Корабль был передан Италии в 1919 г. по условиям Версальского мирного договора. Линкор с итальянским экипажем перевели в Венецию, где он простоял до 1923 г., а затем был сдан на слом.

Слева от входа находится управляемая торпеда времен Второй мировой войны Maiale («Свинья»). Она находится в залах, посвященных

Первой мировой войне, поскольку является усовершенствованной модификацией более ранних разработок. Торпеда числилась на вооружении 10-й флотилии Итальянского Королевского морского флота. Такие торпеды использовались для диверсий против вражеских кораблей. Максимальная скорость составляла 3 узла, максимальная дальность — 15 миль при скорости 2,5 узла.

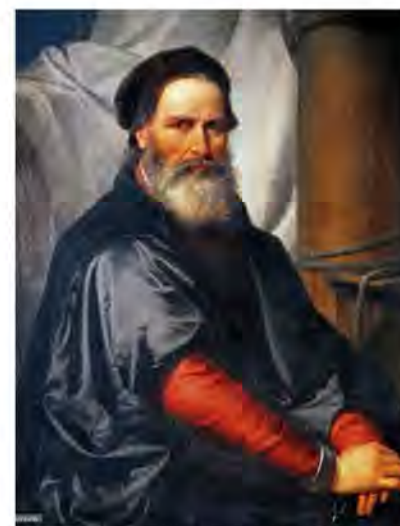
Экспозицию первого этажа продолжают залы с военными артефактами различных эпох, начиная с XIV в. Здесь можно увидеть, в первую очередь, огнестрельное оружие и корабельные пушки разных калибров и типов, а также снаряды для них. Документально подтверждено, что первые виды огнестрельного оружия появились на венецианских кораблях в 1335 г. Тогда корабли оснащались маленькими чугунными пушками. Их количество и размещение варьировалось, что наглядно иллюстрируют модели в следующих залах музея. Здесь также можно увидеть морские навигационные инструменты и приборы: астролэбии, секстанты, квадранты,



компасы. На стенах — панно с изображениями фортов или крепостей, большинство из которых были построены Венецианской республикой на берегах Адриатики и Средиземноморья в годы ее наивысшего расцвета.

Венеция никогда не стремилась завоевать территории в глубине материка, а вот прибрежные были жизненно необходимы для постройки «перевалочных баз» для кораблей, следовавших на дальние расстояния. Такими базами и являлись форты. В укреплениях хранилось продовольствие, которым пополнялись запасы для экипажей, и временно размещались товары, ожидавшие погрузки на другие суда.

В зале висит несколько портретов, выполненных как художниками-современниками, так и мастерами XIX в. На них изображены прославленные командующие венецианскими эскадрами. Один из них — адмирал



Адмирал Витторио Пизани

Витторио Пизани. В 1378 г., командуя кораблями в войне с Генуей, он разбил генуэзский флот в сражении у м. Анцио. После этого боя взял последовательно города Каттаро, Шибеник и Арб, захваченные перед этим венграми — союзниками генуэзцев. Но в мае следующего, 1379 г., был наголову разбит при Поле и по возвращении в Венецию заключен в тюрьму. Эта победа дала генуэзцам возможность захватить морскую гавань Кьоджи и угрожать самой Венеции.

Народ, возлагая надежды на одного Пизани, потребовал его освобождения, и тот снова был поставлен во главе венецианских вооруженных сил. Благодаря его смелым действиям венецианцы вернули себе Кьоджу и при помощи возвратившейся из архипелага эскадры венецианского флота разбили генуэзский флот, заставив генуэзцев заключить мир на условиях Венеции.

Редкий экспонат — деревянная модель египетской речной лодки, которую извлекли из гробницы, датированной вторым тысячелетием до нашей эры.

В музее представлены модели практически всех типов галер, начиная с самых первых. Чаще всего сам термин «галера» рассматривается как производное от характерной формы корабля: galeos в переводе с греческого — акула. Галеры — как торговые, так и военные — ходили по Средиземноморью до конца XVI в. В XVII в. их вытеснили парусные суда. В большинстве источников высказывается мнение, что галера в современном понимании типа корабля впервые появилась в Венеции в VII в.

Панно форта римского Неаполя



Отдельного упоминания заслуживают модели испанского и венецианского галеонов, которые были выполнены по сохранившимся архивам венецианского Арсенала. Арсенал на протяжении нескольких веков являлся самой большой в мире верфью, где, например, были построены все корабли для рыцарей Четвертого крестового похода.

Суда XII–XIV вв. представлены пентеконтором (pentecontor), биремой (birema), либурной (liburna), триремой (trirema), квадриремой (quadrigema), квинкиремой (quinquerema); XV–XVI вв. — дромомом (dromone), парусно-гребным кораблем с удлиненной формой корпуса — galeazza.

Первые венецианские галеры были однопалубными и имели длину 45 м и ширину 5 м, приводились в движение силой 50 гребцов (25 гребцов с каждой стороны). Из-за отсутствия достаточного места для размещения провизии для команды корабля эти имели малую дальность плавания и в основном использовались как военные. Во время плавания экипаж находился на открытой палубе. Небольшое укрытие существовало только в носу, где располагались каюты командиров.



Модель венецианского галеона XVI в.

Модель парусной галеры. Конец XVI в.

В XII в. появилась еще одна разновидность галеры — венецианская бирема, предшественником которой был пентеконтор.

Еще один экспонат — модель венецианской триремы XVI в. *galea sottile* — был создан в 1881 г. по проекту адмирала Луиджи Финкати. Длина весел галеры составляла 12 м, а вес их — от 50 до 80 кг.

Кроме того, можно увидеть выполненную на верфи Арсенала модель галеры «*Santa Maria della Vittoria*» — флагмана флота рыцарей Мальты второй половины XV в.

Вообще сам термин «галера» используется для бесчисленного количества типов судов. Общим является лишь использование силы гребцов для движения, хотя их число, расположение, размеры весел варьируются. Для маневренности галер требовалась слаженная и профессиональная работа всей команды, поскольку управление было достаточно сложным, особенно в морских сражениях.

А вот модель итальянского линкора «*Roma*» водоизмещением более 35 000 т, который начал свою службу в 1942 г. Его длина составляла 240,3 м, ширина 32,9 м, а скорость достигала 31 узла (примерно 57,4 км/ч). В экипаже было более 1900 человек. Линкор был потоплен 9 сентября 1943 г. немецким бомбардировщиком после капитуляции Италии, во время перехода на Мальту.

Поднимаемся на второй этаж. Первый зал в экспозиции — это выставка мундиров офицерского состава флотов. Здесь собрана наиболее полная коллекция знаков отличия и офицерской формы Англии, Франции, Испании, Италии и др. XIX–XX вв.

Далее следуют залы с моделями судов различных исторических эпох, начиная с греческих первого тысячелетия до нашей эры и заканчивая моделями крейсеров



и линкоров XX в. с подробной детализацией. При желании можно по указанным в табличках датам постройки кораблей проследить эволюцию современного кораблестроения.

Большинство посетителей привлекает зал с макетами парусников: бригантин, каравелл и т. д. Задержавшись в нем, особенно дотошные люди смогут воочию сравнить парусники Голландии, Франции, Англии, Венеции, Швеции, причем не только их оснастку, но и размеры, ведь все модели выполнены в едином масштабе.

Среди экспонатов имеется модель типичного торгового венецианского корабля — бастарда — необычного для галеры «бочкообразного» вида, своей высокой тупой носовой частью напоминающего парусные суда.

Нельзя пройти мимо венецианского галеаса XV–XVI вв. Стандартные галеасы, строившиеся в Арсенале, имели длину 47 м, ширину 8 м, высоту борта 3,2 м, три мачты и три паруса. Команда состояла из капитана, двух лоцманов, четырех офицеров, боцмана и его помощника, священника, 62 матросов и рулевого. В экипаж также входили 268 гребцов и 254 солдата и бомбардира (на борту находилось до 70 пушек). Именно этим типом кораблей была оснащена венецианская эскадра, участвовавшая в битве при Лепанто (1571) против флота Османской империи.

На этом этаже находится и *Sala delle Gondole* — зал гондол, посвященный этому эксклюзивному изобретению и визитной карточке Венеции. По имеющимся данным, в Венеции 1580 г. было около 10 тысяч гондол, а в XVIII в., в период окончательного упадка рес-

публики, — всего 1500. В этом зале можно проследить эволюцию гондолостроения и постепенное обретение лодками своего современного вида. В настоящее время гильдия гондолеров насчитывает порядка 600 человек. Гильдией стандартизованы все параметры гондол: длина 10,80 м, ширина 1,4–1,6 м, водоизмещение 350 кг. Гондола состоит из 280 частей, изготовленных из восьми пород древесины: лиственницы, ели, дуба, вяза, вишни, красного дерева, ореха и липы. На строительство одной гондолы уходит больше года. Ее борта асимметричны: правый шире. Такая особенность позволяет упростить управление одним веслом. С той же целью длинное весло помещено в своего рода уключину, называемую *форколой*. Ферро (о нем чуть ниже) не только утяжеляет носовую часть, но и помогает следить за направлением перемещения носовой части гондолы. Вид, близкий к современному, гондолы приобрели между XVI и XVII вв. В 1609 г. Сенат установил строгие правила украшения гондол, вернее ввел ограничения на использование дорогих тканей, золотых украшений и драгоценных вставок, в части использования которых венецианские дворяне старались перещеголять друг друга. На картинах художников XV и XVIII вв. можно увидеть гондолы с укрепленными на середине корпуса фельцами (*félze*) — кабинками, служившими укрытием от непогоды и местом уединения. Корпус гондолы имел хорошую гидроизоляцию и покрывался шестью слоями черной краски. Легенд про черный цвет гондол предостаточно, истина же весьма прозаична: традиционный гидроизоляционный материал корпусов имеет черный цвет, а сейчас гондолы покрывают черным лаком.



В зале выставлены исторические образцы так называемых ферро (*ferro*) — массивных украшений носовой части гондолы. Каждое из них весит под 30 кг и служит противовесом управляющему лодкой гондолеру. В настоящее время все ферро имеют одинаковую форму: шесть металлических полос, направленных в одну сторону, одну полосу — в противоположную, а над ними — «горбинку», напоминающую специфический головной убор дожа (титул главы Венецианской республики с XII по XVIII в.). Принято считать, что полосы символизируют шесть районов Венеции и остров Джудека; небольшая арка над шестой полосой — олицетворение исторически главного моста Риальто. S-образная форма ферро как бы повторяет изгибы главной артерии города — Большого канала.

Отдельное помещение отведено под модель самой известной венецианской галеры, имеющей даже собственное название — «*Бучинторо*» («*Bucintoro*»). Это церемониальная галера дожа. Во многих путеводителях название корабля дается как «*Буцентавр*». Название это произошло от венецианского *buzino d'oro*, что значит «золотая барка». В Средние века название было



Модель галеры «*Santa Maria della Vittoria*» — флагмана флота рыцарей Мальты второй половины XV в.

модифицировано в *bicentaurus* (букентавр), по аналогии с греческим мифологическим получеловеком-полурыбком. Именно поэтому не следует искать связи между схожими на первый взгляд названиями. Получающийся «золотой корабль» соответствует действительности: деревянная обшивка «Бучинторо» была практически полностью покрыта золотом. Сам корабль не сохранился, но мы можем увидеть его скрупулезно выполненную копию.

Она была создана в 1828 г. по сохранившимся чертежам модели XV в. и на основании исследования, проведенного адмиралом маркизом Амилкарсом Паолуччи делле Ронколе. Следует отметить, что галер «Бучинторо» за время правления дождей было несколько. Первую построили в 1277 г. для дожа Якопо Контарини, а последнюю — в 1728 г., в правление Альвизе Мочениго. Она и сохранилась до 1797 г., когда Наполеон, захватив Венецию, приказал забрать все золото корабля. Уничтожение довершило австрийское командование, которому было передано управление Венецией. Корпус судна превратили в канонерскую лодку и позже использовали как плавающую тюрьму с названием «Гидра». Длина последнего «Бучинторо» составляла 43,8 м, ширина 7,31 м, высота бортов 8,31 м. Он управлялся 42 веслами, по четыре человека на каждое. Своим великолепием эта галера затмевала всех своих предшественников, и именно ее можно увидеть на картинах художников-ведуистов XVIII в., таких как «Отплытие дожа на «Бучинторо» к Сан-Николо ди Лидо для ритуала Обручения с Морем» Франческо Гварди (в источниках на итальянском языке картина носит название «Дождь на «Бучинторо» у берегов Святой Елены») и ««Бучинторо» у Моло в День Вознесения» Антонио Канала (Каналетто). Известность «Бучинторо» приобрел не только из-за внешней красоты, но и благодаря церемонии Обручения с Морем, которая проводится с 1000 г. по нынешнее время. Церемония зародилась в годы правления одного из первых дождей Пьетро II Орсеоло. В 1000 г. венецианцы под его командованием завоевали Далмацию, и с этого времени началась, по сути, экспансия Венеции как государства на Адриатике. Военная экспедиция отправилась от берегов венецианской лагуны 9 сентября, в День Вознесения; возвращение было триумфальным — Венеция стала полностью контролировать восточное побережье Адриатики, чего раньше никогда не было. В память об экспедиции постановили: в каждый праздник Вознесения дождь вместе с епископом, патрициями и гражданами Венеции будет выходить в открытое море с благодарственной молитвой.



С ростом могущества Венеции церемония приобрела все более масштабный характер: увеличивались как размер «Бучинторо», так и количество участников процессии и приглашенных гостей. Все более нарядным становился корабль дожа и более красочными — костюмы сопровождающих его на гондолах арсеналотти — рабочих Арсенала.

В 1177 г. дождь Себастьяно Дзиани помог примирить папу Александра II и императора Фридриха Барбароссу. Пышное празднование по этому поводу проходило на «Бучинторо» в День Вознесения. Папа лично благословил владычество Венеции на море и, сняв с руки дожа перстень с камнем, бросил в воды Адриатического моря. С этого времени для церемонии стали изготавливать кольцо с драгоценным камнем.

Рядом с макетом «Бучинторо» находится подлинная деревянная статуя Венеции-женщины внушительных размеров, держащей весы. Она олицетворяет справедливость.

В поддержание традиции Обручения с Морем с 1866 г. на корме кораблей, спускаемых со стапелей венецианского Арсенала, на специальной ленте стали привязывать кольцо с драгоценным камнем. Ценность камня определялась важностью корабля. Потом кольцо поднимали, и оно хранилось на корабле в специально сделанном для него украшенном рундуке. Подлинные кольца можно увидеть в одной из витрин музея.

На третьем этаже находятся залы с трофеями из стран Азии и Востока, а также модели военных кораблей XIX и XX вв., в том числе — на паровой тяге, судовые журналы, корабельные иконы и предметы быта моряков.

Любопытна выставка миниатюр XVIII–XX вв., привезенных из церкви Del Carmine di Torre del Greco (Неаполь). На всех аббревиатура V.F.G.A. (*votum fecit gratiam accipit* — «я желаю благодарить за полученную услугу»). Миниатюры нарисованы моряками, чудом спасшимися и благодарными за возвращение домой живыми.

Один из залов посвящен ценным моделям восточных джонок и артефактам из Китая.

Экспозиции третьего этажа заканчиваются моделями судов, типичных для венецианской лагуны: рыбацких лодок, баркасов, различных видов гондол. Например, браганья (*bragagna*). Построена в 1940 г. на ближайшем о. Кьоджа. Суда такого типа в основном применялись для рыбной ловли исключительно в лагуне. Рыбаки использовали боковое траление под парусами со специальной сеткой, название которой и дало названием типу судов. Конструкция корпуса и специальное устройство рулей позволяет использовать браганьи в местах с глубиной 1 м. Другой вид — брагоззо (*bragozzo*) — предназначен для рыбной ловли в море. Длина судна 10,5 м, но можно было встретить и 12–14 м. Чаще брагоззо использовали на восточном побережье и в районе портов Албании и Корфу. Эти суда были в обиходе с конца XVII до середины XX вв.

Здесь же можно увидеть, как выглядела рыбацкая лодка марота (*marota*), или вивьер (*vivier*). Конструкция лодки позволяла транспортировать и сохранять рыбу живой вплоть до продажи на рынке. Самый большой рыбный рынок в Венеции с незапамятных времен работает в районе моста Риальто.

Четвертый этаж встречает нас Шведским залом (*Sala Svedese*). В нем демонстрируются модели кораблей и оборудования, которые Италия поставила на вооружение Швеции. В создании этой техники принимали участие специалисты обоих государств (зал современного оборудования XX в.).

В последний зал на пятом этаже можно подняться по неширокой металлической лестнице, похожей на трап, которым она, вполне возможно, в свое время



и являлась. Здесь можно посмотреть коллекцию ракушек, подаренную городу коренной венецианкой Робертой ди Камерино, стилистом, основательницей одного из домов высокой моды, выпускавших аксессуары, шарфы, сумки и костюмы. В 1945 г. она открыла в Венеции небольшую мастерскую по пошиву одежды, где девушкам из неблагополучных семей помогали овладеть профессией швеи. Бренд Roberta впоследствии купила другая компания. Коллекция в основном содержит средиземноморские экземпляры: ципри, мурексы и лябисы. Есть еще каури карты, волосатые тритоны, пятнистые тонны, морские звезды, кораллы...

Итак, путешествие по музею подходит к завершению. Выйдем на набережную и вдохнем полной грудью свежий воздух Венецианского залива. Справа, за углом здания, — Арсенал, слева — церковь Сан-Бьяджо (Власия Севастийского) — приход военных моряков, а прямо перед глазами — потрясающий вид на остров Сан-Джорджо-Маджоре. ⚓

