

# САМАЯ ДАЛЬНЯЯ ВЕНЕЦИЯ

Сергей Балакин  
Фотографии автора

*Даляньская Венеция — симбиоз барокко,  
классицизма и ампира*

*Многие из вас наверняка слышали крылатую фразу «в Греции есть всё». Но это, конечно же, преувеличение. Зато в отношении современного Китая это утверждение вполне справедливо. Недавно там даже появилась своя Венеция. Причем не где-нибудь, а в Даляне, который еще 120 лет назад был русским городом...*

**Д**алянь, пожалуй, самый некийтайский город Поднебесной. Он был основан в 1898 г. как русский порт Дальний, проектировался русскими архитекторами и строился под руководством русских инженеров. Затем им в течение 40 лет владела Япония. И хотя с середины прошлого века Далянь принадлежит Китаю, он мало похож на традиционные китайские города. Современный мегаполис с небоскребами, многочисленными парками и просторными площадями сохранил свою уникальность и космополитичность.

История архитектурного парка под названием Даляньская Венеция (Даляньский венецианский водный город) началась чуть больше десяти лет назад, когда было принято решение увеличить площадь города за счет насыпной территории. Китай ежегодно отвозит у моря больше земли, чем любая другая страна мира. В Даляне для реализации амбициозного проекта срезали сопку и засыпали часть бухты, и на севере береговая линия передвинулась на 200–300 м в море. Образовавшуюся новую территорию частично застроили престижным жильем, а порядка 400 тыс. кв. м превратили в затейливый архитектурный парк-аттракцион. Он-то и получил свое название в честь всемирно известного итальянского города на воде.

Размах архитектурного парка впечатляет: почти 200 зданий в стиле «европейской старины». Центральную часть Даляньской Венеции окружает искусственный канал общей протяженностью около 4 км. Объем воды в канале — 100 тыс. куб. м, причем она полностью очищается с помощью системы фильтрации каждые 15 дней. Пафосные набережные украшены чугунными литыми решетками, фонарями и скульптурами. По сообщениям СМИ, на сооружение и обустройство комплекса было потрачено 5 млрд юаней (\$ 817 млн).



*Довольно примитивная реплика гондолы на канале в Даляне. Зубья деревянного ферро поломаны, изогнутая уключина-форкола является чисто декоративным элементом*

Мне довелось посетить архитектурный парк в 2017 г., когда он только-только открылся и в нем было непривычно малоллюдно. Большинство зданий пустовало, у многих внутри еще отсутствовала отделка. Но уже тогда не было сомнений: пройдет немного времени, и здесь будет столпотворение туристов и отдыхающих горожан. Так и случилось, хотя пандемия коронавируса помешала завершить проект в намеченные сроки.

Главный элемент архитектурного комплекса, его доминанта — это уже упоминавшийся канал. По нему, как полагается Венеции, гондолы с китайскими гондольерами катают туристов. Гондолы местного изготовления, конечно, весьма отдаленно напоминающие настоящие. Мне попались на глаза лодки двух типов. Одни были оснащены электродвигателями с гребными винтами, а управление рулем осуществлялось при помощи металлического румпеля. Весла не было во-

*Гондола другого типа, более похожая на итальянский оригинал. Когда гондольер держит в руках весло, пусть даже рулевое, — это совсем другой вид!*



обще, поэтому форкола — особая изогнутая уключина, позволяющая гондольеру грести веслом с одного борта, — являлась инородным элементом (подозреваю, большинство пассажиров смотрели на эту ненужную деталь с недоумением). Носовой гребень — ферро — абсолютно бутафорский, из дерева, выглядел комично, ведь само название его красноречиво говорит о том, что он должен быть металлическим (ferro — «железо»). Одна из его функций — защищать нос лодки от ударов. Деревянный ферро с данной задачей справлялся плохо: на всех увиденных мною гондолах зубья, символизирующие районы Венеции, были поломаны.

Китайские гондолы второго типа выглядели более прилично. У них были металлические ферро и весла, установленные в форколе, как на настоящих итальянских лодках. Правда, весло в руках гондольера на самом деле не рабочее, а рулевое, так как эти лодки тоже оснащены электродвигателем.

Замечу, что критика экскурсионных лодок вовсе не свидетельствует о моем отрицательном отношении к Даляньской Венеции в целом. Наоборот, по-моему, китайцы — молодцы. Сам по себе факт, что значительную часть дорожной земли городские власти отдали под зону отдыха и развлечений, доступную любому жителю или туристу, вызывает уважение и в некотором роде даже зависть. Лично мне кажется, что в Интернете среди отзывов о Даляньской Венеции много необоснованного негатива. Приходилось слышать, мол, бутафория, китч, ничего общего с Венецией настоящей... Но позвольте, это же не исторический памятник, а архитектурный парк, некий вариант Диснейленда, причем отнюдь не самый худший. Катание на гондолах там — обычный аттракцион. Зачем же его сравнивать со знаменитым итальянским городом, имеющим полуторатысячелетнюю историю?! На мой взгляд, катаясь на карусели, нелепо сетовать на то, что поездка на деревянной лошадке мало похожа на верховую езду.

И еще: в данном случае я бы избегал слова «китч». Не спорю, архитектурного китча в Китае предостаточно, но его не больше, чем в современной России. А здесь я вижу очень грамотную работу дизайнеров и архитекторов: Даляньская Венеция чрезвычайно фотогенична. Снимки это наглядно подтверждают.

Что же касается новодельности, то огромное количество (если не большинство) мировых архитектурных шедевров прошлых веков де-факто являются новоделом — полностью или частично. Что не мешает нам ими восхищаться.

