

## Ветры и паруса Женевского озера | Les vents et les voiles du Lac Léman

Auteur: Наталья Беглова, [Женева](#) , 07.08.2015.



Уильям Тернер "Вид на Женевское озеро и Монблан", 1802-1805

Любование белыми островками на водной глади доставит вам больше удовольствия, если вы ненадолго заглянете в историю.

|  
Le tableau des petits îlots blanc sur le miroir des eaux vous donnera d'avantage du plaisir si

vous connaîtrez leur histoire.

## Les vents et les voiles du Lac Léman

Белеет парус одинокий... Эти лермонтовские строки всегда приходят на ум, когда смотришь на белый треугольник паруса, выделяющийся на синей озерной глади. И хотя Женевское озеро, конечно, не море, но когда стоишь, например, на набережной Монтре, и противоположный берег совсем не виден, а о том, что он все-таки есть, говорят лишь голубые силуэты горных хребтов, виднеющиеся где-то вдалеке, охватывают сомнения. Недаром же права на управление суднами, выдаваемые в не имеющей моря Швейцарии, действительны на всех морях!

Помимо размеров озеро обладает и многими другими атрибутами настоящего моря, а по количеству ветров, играющих с его водами, многим даст фору. Специалисты назовут вам 13 основных ветров озера Леман: водэр (la vaudaire), ле ван (le vent), жоран (le joran), биз ( la bise ), черный биз (la bise noire), морабиа (la maurabia), сешар (le séchard), борнан (le bornan) молан (le môlan), ван блан (le vent blanc), реба (le rebat), бриз ноктюРН (les brises nocturnes), фен (le foehn). Названия большинства незнакомы даже коренным жителям, однако даже те, кто приехал недавно, знают наиболее типичные для Женевского озера биз и фен.

Биз можно сравнить с мистралем. Это сильный, холодный и сухой северо-западный ветер. Биз разгоняет облака, «обеспечивая» ясную погоду. Дует биз, как правило, не меньше трех дней, а может затянуться и на шесть, а то и девять. Это неприятный ветер, даже люди с хорошей нервной системой из-за него хуже спят и становятся раздражительными. А что уж говорить о тех, у кого неважно с нервами: в дни, когда правит бал биз, возрастает потребление всевозможных успокоительных лекарств и снотворных и резко идет вверх кривая, отражающая количество самоубийств.



Фен – ветер сухой и теплый, который дует чаще всего осенью и весной. Это южный ветер, весной вызывающий активное таяние снегов в горах. Фен - не столь трагичен, как биз, он переносится легче, да и дует он так долго, бывает, всего один день.

Где ветра – там и парусные суда. На Женевском озере они появились очень и очень давно. Первые суда для прогулок по озеру начали строить владельцы Шильонского замка еще в XIII веке – об этом свидетельствуют документы из хранящихся в Турине архивов Савойской династии. Вскоре дело было поставлено на широкую ногу, и к концу столетия Савойское графство имело на озере уже небольшой флот – несколько десятков галер. Корабли строились теперь не для прогулок, а для перевозки грузов и для охраны кораблей.

Верфи находились в городке Вильнев (Villeneuve), расположенном неподалеку от Шильонского замка и ныне входящим в состав кантона Во. Для строительства кораблей были приглашены судостроители из Генуи, так что внешний вид этих галер, скорее всего, напоминал корпуса галер Средиземного моря той эпохи. Видимо, судостроителям из Италии климат Швейцарии казался настолько холодным, что они даже установили печки для обогрева кабин кораблей. Размеры судов были значительны – на их бортах могли находиться до трехсот матросов. Самая большая галера была спущена на воду в 1300 году, ее обслуживало триста восемьдесят моряков. Прибавьте к этому гребцов и офицеров, живших на корабле со своими слугами!



Период процветания верфи в Вильневе закончился в 1343 году, причем закончился трагически. В один из весенних дней в городе начался пожар. Дул сильный фен, и вскоре огнем был охвачен не только почти весь город, но и верфи. Как нарочно, все корабли находились в гавани, и все сгорели. Лишь одна галера, несмотря на то, что

была охвачена пламенем, попыталась выйти из гавани. Ей это удалось. Вскоре она бросила якорь у Шильонского замка. На ее ремонт ушло два года. Все остальные корабли Шильонской флотилии затонули. До сих пор компании, которые добывают гравий в дельте Роны, где располагается Вильнев, находят обуглившиеся куски досок, бывших когда-то частью старинной галеры.

Помимо верфи в Вильневе у савояров был и другой крупный порт, обладавший верфью – порт Рапай (Ripaille) в Тононе (Thonon), на территории нынешней Франции. Флот савояров на протяжении XIV и начала XV веков оставался властелином на водных просторах Женевского озера, а тот, кто контролировал озеро, контролировал и торговые перевозки по нему.

Это положение не устраивало Женеву, в жизни которой озеро играло огромную роль. Женева была тогда окружена со всех сторон территорией враждебных государств, прежде всего, графства Савойского (вплоть до 1416 года Савойя имела статус графства, а затем герцогства), чьи земли вплотную примыкали к городу.

С тех пор как в 1387 году Женева получила самоуправление, она постоянно была вынуждена отстаивать свою независимость от поползновений савояров. Кроме того, ей было необходимо поддерживать связь и торговлю с другими соседями. В 1526 году Женева, Цюрих и Берн заключили оборонительный союз, в 1584-м он получил статус постоянного. Но чтобы поддерживать связи с этими городами, а также со Швейцарским Союзом Женева была вынуждена использовать, прежде всего, озерные пути сообщения, у нее не было сухопутной границы ни с этими городами, ни с каким-либо кантоном, входившим в Швейцарский Союз. А путешествие по озеру было далеко не всегда безопасным. Хотя до настоящих морских баталий дело на озере не дошло, военные корабли использовались при блокировании со стороны озера городов противника и для обстрела этих городов во время сражений.



В середине XVI века господству Савойи на озере был положен конец. Берн при поддержке Женевы нанес сокрушительный удар по войскам герцога Савойского. На западе город Берн отвоевал у герцогов Савойских обширную территорию вплоть до Женевского озера. Была освобождена большая часть будущего кантона Во и другие территории, которые вошли в состав Швейцарского союза. Именно в ходе этих военных операций был захвачен и Шильонский замок и освобожден знаменитый узник – женевский патриот Франсуа Бонивар, вдохновивший много веков спустя Байрона на написание своей знаменитой поэмы. После событий 1536 года военная армада герцога Савойского больше не представляла угрозы для судов Женевской республики. В 1584 году Женева приобрела в рамках Швейцарского союза статус «союзной земли». Он позволял ей, не входя в состав союза и сохраняя значительную автономию, пользоваться определенной поддержкой Бернских властей.

В начале XVII века Женевская республика имела в своем распоряжении четырнадцать кораблей: бригантины и две галеры. Судостроительные верфи находились на острове де Барк (île des Barques), ныне носящим имя [Руссо](#). Женевский флот имел даже своего адмирала, его назначал Городской совет. В 1678 году был построен фрегат «Солнце» (Le Soleil), оснащенный десятью пушками. Команда состояла из ста человек. Он стал флагманским кораблем, на борту которого во время военных операций находился адмирал. Даже Берн, который до этого не слишком помогал Женеве, опасаясь ее усиления, построил два крупных судна, которые присоединились к женевской флотилии. Это были две галеры длиной около двадцати метров: «Большой медведь» (Le Grand Ours) и «Маленький медведь» (Le Petit Ours). На каждой находилась команда из двухсот человек. На галере «Большой медведь» было

двенадцать пушек, а на другой – десять. Таким образом, в конце XVII века Швейцария обладала довольно неплохим флотом на озере Леман.



В течение XVIII и XIX веков Женевское озеро продолжало выполнять функции водного торгового пути, но в XX веке суда, перевозившие грузы, встречались здесь все реже, уступив место пассажирским кораблям, яхтам и моторным лодкам.

Вообще Женевское озеро повидало на своем веку много самых разнообразных средств передвижения. Самым знаменитым парусно-гребным судном считается барка Лемана (*barque du Lemán*), напоминающая средневековые галеры Средиземноморья с треугольными парусами латинского типа на двух мачтах. На барках устанавливались весла, поэтому они были судходны и в безветренную погоду. Эти судна стали даже в какой-то степени символом Женевского озера. Во всяком случае, в XVII-XIX веках. Их изображение можно увидеть на многочисленных картинах и гравюрах тех времен.

Сегодня на озере курсирует несколько старинных барок Лемана. Самая «почтенная» из них - «Нептун», объявленная национальным достоянием. Она была построена в 1904 году и использовалась вплоть до 1969 года, а в 2004-м была полностью реставрирована. Сегодня ее можно не только увидеть на пристани напротив парка О-Вив, но и покататься на ней, взяв в аренду.

На смену баркам Лемана пришли колесные пароходы, которые и сегодня привлекают туристов. И не только... Как помнят наши читатели, в 2012 году на Женевском озере, в местечке Бувре, проходили съемки фильма Никиты Михалкова [«Солнечный удар»](#) по роману Бунина «Окаянные дни». Почему именно здесь? Вы уже догадались. Из-за пароходов!



Первый паровой пароход на Женевском озере появился благодаря изобретательному американцу - консулу Соединенных Штатов Америки во Франции Эдвард Черч. Ему не пришлось изобретать велосипед, то есть пароход, он просто привез один из Америки в 1823 году. Этот корабль, названный «Вильгельм Телль», положил начало паровой флотилии на озере Леман. Конечно, на воде этот корабль сегодня вы уже не увидите, но сохранились пароходы, построенные в начале прошлого века. Правда, некоторые корабли используют дизельное топливо, но и на них для антуража сохранены лопастные колеса. Флотилия Женевского озера под красивым названием «Прекрасная эпоха» (Belle Époque) состоит из восьми судов: флагмана «Швейцария» и пароходов «Веве», «Гельвеция», «Италия», «Монтрё», «Рона», «Савойя», «Симплон». Все хороши, как на подбор, хотя большинству из них уже под сто, а «Швейцария» отметила столетний юбилей в 2010 году. В 2011 году все восемь пароходов были объявлены национальным достоянием.

Управляет кораблями навигационная компания озера Леман (CGN, Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman). Корабли предназначены не только и не столько для туристов - многие до сих пор пользуются этим транспортом для того, чтобы, например, добраться с одного берега озера на другой в рабочее время и тем самым избежать пробок на мосту Монблан. Каждый раз, когда на озере несколько дней подряд дует сильнейший черный биз и как всегда при этом начинается шторм, по местному радио даются сводки о том, когда навигационная компания сможет возобновить рейсы кораблей.

На водах Женевского озера использовалась не только паровая тяга. Вы наверняка удивитесь, когда узнаете, что в качестве тягловой силы использовались и лошади! Правда, это был лишь короткий эпизод в многообразной жизни озера, но, тем не менее, о нем стоит рассказать. В 1825 году, два года спустя после появления на

озере Леман «Вильгельм Телля», на его водах объявилось странное сооружение: два корпуса, соединенных между собой мостом. Между корпусами было установлено большое колесо, которое приводили в движение четыре лошади, ходившие по кругу. Над лошадьми был натянут тент. Пассажиры могли находиться на мосту. Это своеобразное судно-манеж отправлялось ежедневно с набережной О-Вива до Паки и обратно, а по воскресеньям на нем можно было совершить прогулку чуть более продолжительную. Двигалось оно настолько медленно, что любая лодка с гребцами могла легко его обогнать. Кроме того, многие жители жаловались на то, что слишком громко стучат копыта лошадей. Звук был, якобы, слышен в домах, расположенных на набережной. Теперь трудно проверить, было ли это преувеличением: судно курсировало всего год, а потом было продано на аукционе. Некий доморощенный поэт написал по этому поводу своего рода эпитафию в стихах.

*De l'escargot du lac l'existence est à bout*

*Il allait lentement, il ne va plus du tout.*

(Пришел конец улитке озера.

Замерла навсегда, а раньше едва ползала.)



Ну, а XXI век был, помимо всего прочего, ознаменован появлением на Женевском озере, летом 2011 года, двух российских подводных лодок. Их официальное название - глубоководные обитаемые аппараты (ГОО) «Мир-1» и «Мир-2». Находятся они в ведении Института океанологии Российской Академии Наук имени П.П. Ширшова и базируются на борту научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш». Аппараты серии «Мир», заслужившие из-за своих маленьких размеров название «карманная субмарина», специализируются на исследовании океанов и



способны погружаться на глубину до 6000 метров. На субмаринах установлено уникальное оборудование, позволяющее осуществлять автоматический сбор и обработку информации о водной среде и грунте. «Мир-1» и «Мир-2» участвовали во множестве экспедиций в Атлантическом и Индийских океанах, в ликвидации последствий аварий атомных подводных лодок «Комсомолец» и «Курск». Да и в озерные воды погружались не впервые - до этого аппарат «Мир» исследовал дно озера Байкал. О том, чем занимались российские аппараты на Леманы, мы уже подробно [рассказывали](#).

[озера швейцарии](#)

Статьи по теме

[На Леманских островах](#)

[«Солнечный удар» в Бувре](#)

[Закончились «Мирные» погружения на Женевском озере](#)

---

**Source URL:**

<https://nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/vetry-i-parusa-zhenevskogo-ozera>