

# گندولای ونیز



## نماد شناور یک شهر

نوشته آرتور ژبلیت

گوندولای ونیزی، همچون کشتیهای تندرو و ینگه دنیایی و کشتیهای یک دکلی عربی، در عین آنکه زورق ویژه‌ای است، بخشی از اسطوره نیز هست. شگفت آن که این قایق، که نماد ونیز به شمار آمده، و در هیچ کجای دیگر از جهان وجود ندارد، ممکن است در اصل چندان هم ونیزی نباشد. بر سر معنای کلمه «گوندولا» بحث است؛ برخی ریشه‌شناسان چنین می‌اندیشند که این لفظ تعریف واژه یونانی *konkula* («باروی سخت کوچک») است. برخی دیگر آن را مشتق از *khontilas* (یونانی، به معنی «قایق کوتاه») می‌دانند و برای توجیه بیشتر اشاره می‌کنند به همانندی میان شکل گوندولا و قایقی رومی در سده چهارم میلادی با نام خیالی *fundula*.

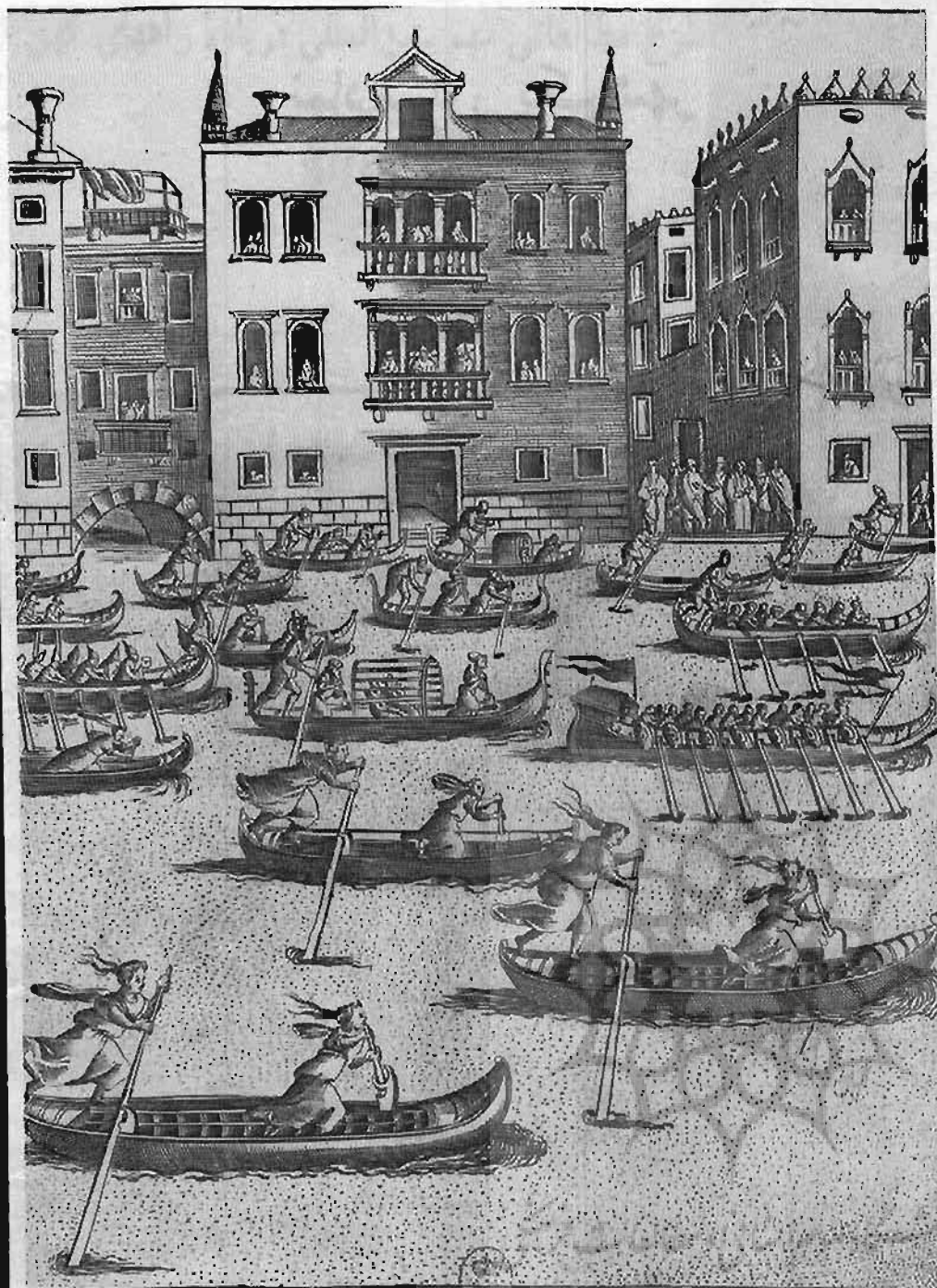
نخستین مدرک قاطعی که بر وجود گوندولا در ونیز دلالت دارد باز می‌گردد به سال ۱۰۹۴ که دوچ (دوک) ویتو فالیر فرمانی صادر کرد که به موجب آن به بعضی روستاییان لاگون حق ساختن گوندولا اعطا می‌شد.

اکنون سده‌های متوالی است که این زورق را عرضه می‌دارند. امروز گوندولا محصولی است در پاسخ به تحولات و اصلاحات بی‌وقفه‌ای که ونیز با پیشرفت اجتماعی - اقتصادی خود به دست آورده است. تاریخ آن نوعی کاربرد دریایی نظریه تکامل داروین است؛ رابطه‌ای دیالکتیکی است میان قایق و پیرامونش - جغرافیا و انسان.

ونیز از صورت یک فدراسیون سست، متشکل از روستاهایی پراکنده، به درآمد و تا حدیک شهر رشد کرد. همچنان که بر تعداد جمعیتش افزوده می‌شد، شبکه‌ای از آبراهها در آن حفر کردند. شبکه گسترش یافت و به طرز فزاینده‌ای تراکم شد تا به صورت آبراهه پیچاپیچی درآمد که امروز می‌شناسیم، آبراهه‌ای که شهر ساز و آرشیتکت سده بیستم، کوربوزیه، آن را «دستگاه کامل قلب» خوانده است. چنین پیشرفت خاصی - که هرگز نمی‌توانست در مقیاس گسترده خود بر حمل و نقل به وسیله چارپایان تکیه کند - به زورقی نیازمند بود که بتواند افراد بیشتر و بیشتری را هر چه سریعتر، از فاصله‌هایی که پیوسته طولانی می‌شدند، و از آبراههای تنگ و دشوار، عبور دهد. گوندولا در پاسخ به این نیاز به وجود آمد.

گوندولا به لحاظ طرح باریکش شهرت دارد. بدنه آن پدید آورنده هیجانی است مانند آنچه از کشتی مسابقه‌ای ناشی می‌شود. غریب می‌نماید که چنین زورق گریه‌واری دارای کف مسطحی باشد. دوچ فالیر، در آغاز پیدایش این زورق، در دستنوشته‌ای مربوط به سده یازدهم - که بدان اشاره شد - برای این زورق صفت «مسطح» را به کار برده است. این پدیده کوچک با موجودیت





دوزیستی و نیز همخوانی کامل داشت - نخست در میان مردابهای لاگون و آن گاه در امتداد آبراههای شهر از آن استفاده می‌شد. تا امروز عمق آبراهها کم و کف گوندولا مسطح باقی مانده است.

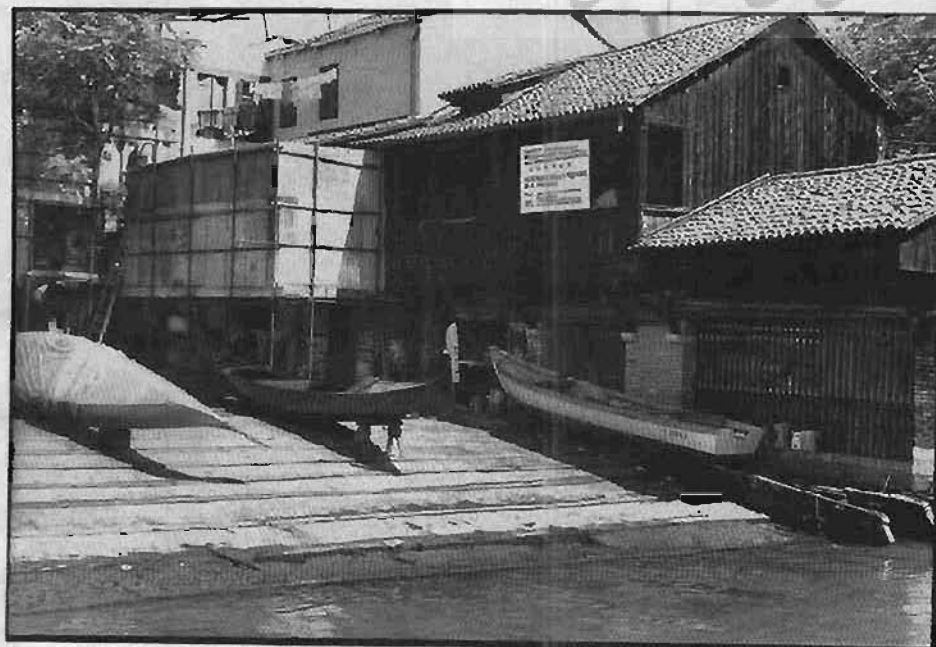
نخستین نقشه به دست آمده از یک گوندولا، که در سال ۱۵۵۵ در کارخانه کشتی‌سازی آرسنال تهیه شده است، نشان می‌دهد که دست کم پس از تکاملی ۵۰۰ ساله، این قایق همچنان دارای ستون آهنی باریکی بوده است. طی چهار سده بعد، این ستون حتی باریکتر شد. اکنون طول معمول قایق روی هم ۱۰٫۸۷ متر است و اندازه ستون فقط ۱/۴۲ متر - نسبت ۷٫۷:۱.

ستون باریک شد و در عین حال به حمل مسافران بیشتر نیاز افتاد، و این امر امکان ایستادن راننده گوندولا را از او گرفت. در نتیجه برایش جایگاهی به شکل عرشه ساختند و لبه‌های بالایی دیواره گوندولا را در سمت‌الیه قسمت عقب آن قرار دادند. در عین حال، در سمت راست پاروزن دو بدعت دیگر به وجود آمد که خاص گردش با گوندولاست:

نخستین بدعت پارویی است سنگین و دراز. این پارو، که از قطعه‌ای چوب آلس ساخته شده است، ۴/۲ متر درازا و بیش و کم ۴/۳ کیلو وزن دارد. این ویژگیهای استثنایی اگر چه قایقرانی نیرومند می‌طلبند، در عین حال پارو را در دست او خود به صورت اهرمی قوی در می‌آورند. این ویژگیها همچنین به چابک دستی درخسور ملاحظه‌ای نیاز دارند.

بدعت دوم ضامنی بود بلند و دقیق که راننده گوندولا، هنگامی که می‌ایستاد، بدان نیاز داشت. این ضامن، که *forcola* («چنگال») نام دارد و به تنه کوچک و گره‌دار درخت می‌ماند، از گنده درخت گردو به دست آمده است. این ضامن تنها یک قطعه چوب گنده‌کاری شده چشمگیر نیست، بلکه نقطه اتکای اهرمی ساده و در عین حال چند کاره نیز هست. راننده گوندولا، با گرداندن پاروی خود از یک کنگره یا چند کنگره هلالی به سوی دنباله قایق، می‌تواند میان تند و کند راندن یکی را انتخاب کند. اگر او - که در سمت‌الیه عقب قایق قرار می‌گرفت - برابر ۵۰ تا ۷۰ کیلو وزن داشت، جای دادن وزنه‌ای معادل در مغازه ضرورت پیدا می‌کرد. از این رو *il ferro* («پولاده») به وجود آمد: تسبیغه پولادینی که شش «دندان» افقی از آن بیرون زده

رتال جامع علوم انسانی





مسابقات گوندولاها و دیگر زورقهای نمونه‌وار ونیزی در اواخر سده پانزدهم محبوبیت یافته بود. در این مسابقات، چنان که در حکاکسی سمت راست، امپراتور متد استالیایی، چیاگو مولر انکو (۱۵۵۶ - ۱۶۲۰)، دیده می‌شود، هم مردان و هم زنان رقابت داشتند. مراسم رگاتا امپتوریکا (تصویر بالا)، یکی از جشنواره‌های سنتی ونیز، مدت هفت قرن است که در ماه سپتامبر، در استاده آبراه بزرگ برگزار می‌شود. این مراسم با حرکت جمعی و شکوهند گوندولاها و دیگر زورقهای نمونه وار ونیزی - با سر نشینانی که جامه‌های دوره‌های گذشته را دهر کرده‌اند - گشایش می‌یابد.

گوندولاسازی صنعتی است رو به زوال. یکی از آخرین کارخانه‌های گوندولا در سان تروواسو، با یاری کمیته بین‌المللی دفاع از گوندولا - که با حمایت یونسکو تأسیس شد بازسازی می‌شود.

بود. گفته‌اند که این هتداناها تعداد شش ریح قرن تاریخ ونیز است. در عین حال تصور می‌رود بر فلزین و شاخواری که بر بالای ferro قرار دارد نمایانگر کلاه تشریفاتی دوج باشد.

به نظر می‌رسد که ابداعات بالا پیش و کم کامل می‌شوند تا در حدوده پایان سده شانزدهم به پیدایش گوندولا می‌انجامند. اما به تدریج که بر طول و وزن این قایق افزوده می‌شده، سایش آن هم بیشتر می‌شد. برای غلبه بر این مشکل، دماغه و دنباله گوندولا را همواره طوری می‌ساختند که از آب بیرون بمانند و از احتمال خیس شدن سطح قایق و در نتیجه غرق شدن آن کاسته شود. امروز تنها سه پنجم از میانه بدنه زورق در آب فرو می‌رود، و این امر نویسنده‌ای ونیزی را واداشته تا گوندولا را به هلال ماه در مردابهای لاگونه تشبیه کند.

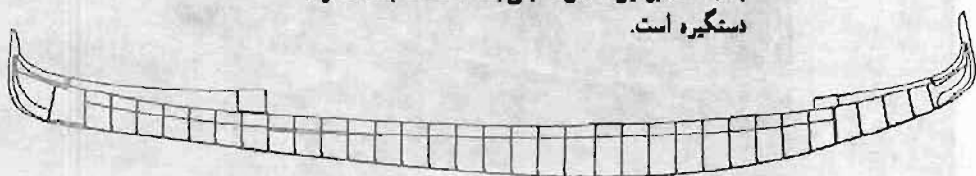
گوندولا طی سده بیستم همچنان تکامل یافت، و هم در این سده به دو ویژگی دیگر - که این قایق را به راستی بی‌همتا می‌سازند - آراسته شد و به کمال رسید. برای دریافت این دو ویژگی، نگاه کنید به گوندولای بی‌سر نشینی که میان دو موج شکن لنگر انداخته است. ممکن نیست که متوجه نامتعادل بودن آن نشوید (به سرعت به سمت راست منحرف می‌شود) و تاب خوردنش را در نیابید (بدنه قایق به طرز محسوسی نامتقارن است). این حرکتهای غریب برای چیست؟

از همان چهار سده پیش، و مشخصاً پس از سرنگونی جمهوری ونیز که ضمن آن بسیاری از خانه‌های اشراف ویران شد، گوندولاهای تک راننده محبوبیت یافتند و به سرعت فزاینده جانشین قایقهای دو پارویی گرانقیمتی شدند که پیش‌تر از آنها استفاده می‌شد. راننده گوندولای تکپارویی، به هنگام پارو زدن، نه در میان عرشه کوچک بلکه در سمت چپ قایق می‌ایستد تا برای پیش راندن آن نهایت قدرت خود را در گرداندن پاروی خود، که بر محور forcola (متصل در سمت راست قایق) قرار دارد، به کار اندازد. برای آن که گوندولا بتواند وزن راننده را - که در سمت چپ قایق می‌ایستد - تحمل کند، از همان سده پانزدهم بدنه قایق را طوری ساختند که به سمت راست متعادل شود. این قایق، هنگامی که بی‌سر نشین است، به سمت راست منحرف می‌شود؛ راننده که بر آن سوار می‌شود و در جای خود قرار می‌گیرد، زورق متعادل می‌گردد.

با این همه، کج بودن عمده قایق همه مشکلات گوندولای تک راننده را حل نکرد. پاروی راننده فقط به سمت راست حرکت می‌کرد، چنانچه به طرز صحیح، به شکل حرف L، پارو نمی‌زد، گوندولا همواره به سمت چپ تغییر جهت می‌داد. اما پارو زدن به شکل حرف L نیز از سرعت حرکت می‌کاست. در حدود پایان سده گذشته، برای حل



بهاری از گوندولاها ضامنی فلزی دارند که در کنار صندلی مسافر قرار دارد و به شکل اسب دریایی (تصویر بالا) است. بر این ضامن طنابی بسته شده که به مسئله دستگیره است.



رقابت واقعی میان طراحان گوندولا انجامیده است تا به استادانه‌ترین تزیینها دست بزنند. در سال ۱۶۸۲، سفیر فرانسه، موسیو املو، با زورق عجیبی وارد ونیز شد که یکی از مورخان آن روزگار آن را چنین توصیف کرد: «این گوندولا را به تمامی از طلا گرفته‌اند... در چهار گوشهٔ بدنهٔ آن چهار تندیس نشاندند که نمایانگر فضیلت‌های سفیرند. و هر یک با نماد خودش معرفی می‌شود: چسراغ و خروس، نماد بیداری؛ سگ، وفاداری؛ کلیدی بر لب، احتیاط؛ عصای مرکور و کندوی از زنبوران عسل، زبان آوری.»

رگاتا (مسابقهٔ کرجی رانی) در میان رانندگان گوندولا از محبوبیت خاصی برخوردار است، زیرا به آنان امکان می‌دهد تا توانایی جسمی و مهارت فنی خود را به هنگام جشنهای عمومی به نمایش بگذارند. رویدادهای اصیل همگانی، یعنی رگاتا با گوندولا و دیگر زورق‌های نمونه‌وار ونیزی، از همان پایان سالهای ۱۴۰۰ محبوبیت داشت. رگاتای سالانه، که سالهای بسیار متوقف مانده بود، در سال ۱۹۷۶ از سر گرفته شد (و بد نیست بدانیم واژهٔ «regatta» به لحاظ ریشه، ونیزی است). اکنون هر ساله صدها حرفه‌ای و آماتور، طی ۳۲ کیلومتر مسابقه بر روی آب، خود را مشتاقانه از نفس می‌اندازند.

شمار گوندولاها و رانندگان آنها در این قرن به سرعت کاهش یافته است. خرید و فروش آن چنان کم جاذبه است که نقل و انتقال آن دیگر موروثی به شمار نمی‌آید. از سوی دیگر، نشانه‌های دلگرم کننده‌ای دیده می‌شوند: بازیها، بسترتر از همه، رگاتای سالانه از سر گرفته شده است. کمیتهٔ بین‌المللی دفاع از گوندولا، که از حمایت یونسکو برخوردار است، تأسیس شده و به کمک در بازسازی یکی از آخرین بازمانده‌های کارخانه‌های گوندولا سازی در سان ترواسو پرداخته است. با این همه، باز سرنوشت گوندولا نامعلوم است و اکنون، به عنوان جذب توریست، تنها کاربردی تزیینی دارد. ونیزبان، خود، استفاده از گوندولا را محدود کرده و به موارد تشریفاتی چون مراسم عروسی و عزا منحصر داشته‌اند. به هر تقدیر، درست از همان یک سده پیش که کشتیهای موتوری معمول شدند، گوندولا از وظیفهٔ اصلی خود که حمل مسافران نیز بود دور شد و آن را به این وسایل جدید سپرد.

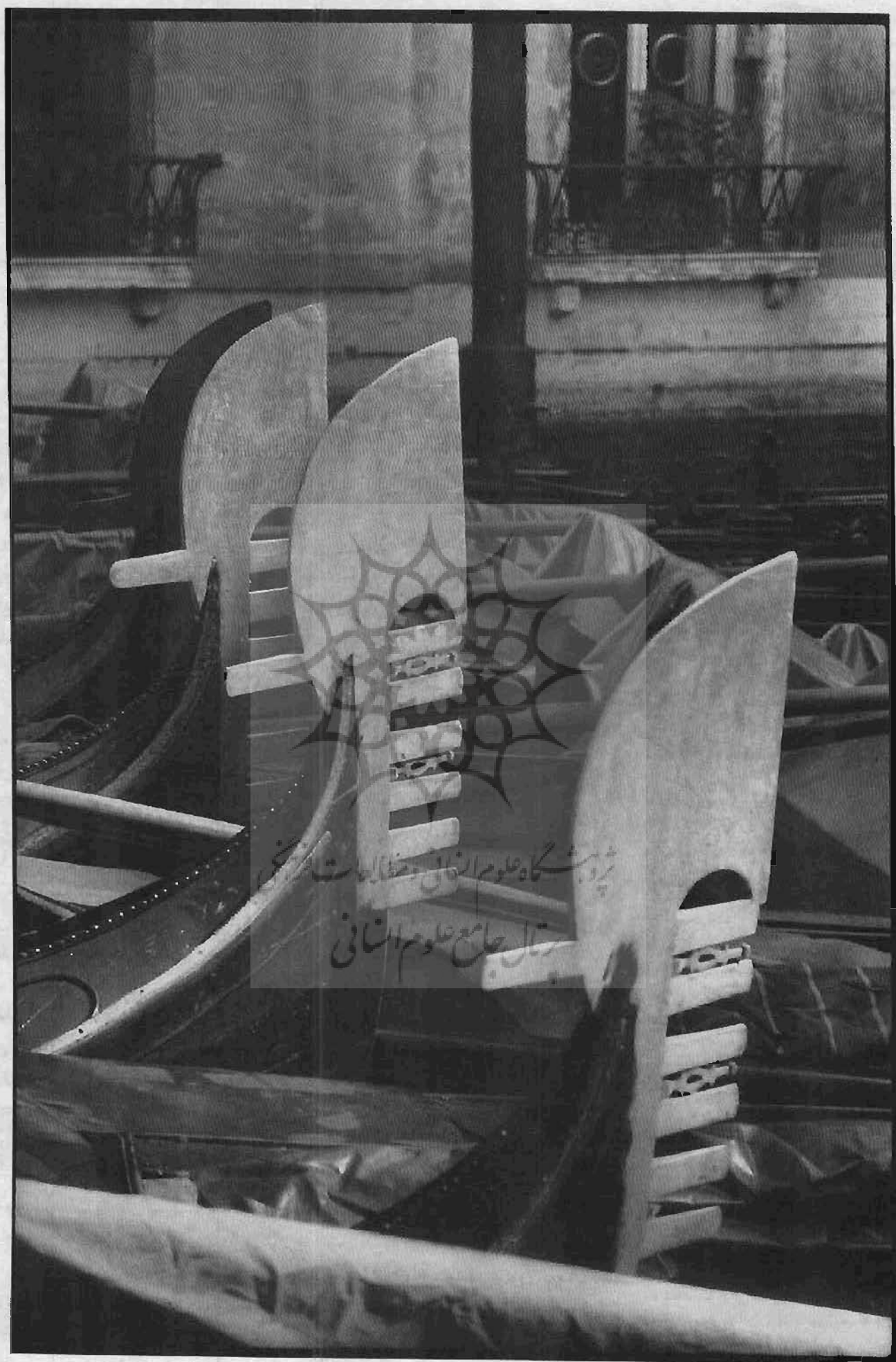
آرتور ژیلت سردبیر فصلنامه بین‌المللی سوزه است که یونسکو آن را منتشر می‌کند. علاوه بر نوشتن مقالاتی در زمینهٔ سلاح و کشتی رانی، در بهامان در کشتیهای بادبانی ماهیکبری به عنوان کارگر کار کرده است. در سال ۱۹۶۹ با قایقی به طول ۷/۶ متر از اقیانوس اطلس عبور کرد.

این مشکل، راه بسیار نامعقولی یافتند، و آن تاب دادن بدنهٔ گوندولا بود. امروز این زورق به گونهٔ محسوسی نامتقارن است. چنانچه تا حد اکثر ممکن بکمر شود، مشاهده خواهد شد که عرض سمت چپ آن ۲۴ سانتیمتر بیش از عرض سمت راست آن است، و در قیاس با نظریهٔ «خط مستقیم وازگونی» خم شدنهایش نشان از انحراف آشکاری به سمت راست دارند. گوندولا نامتعادل است و در پیچ و تاب، و به هنگام گذر می‌توان افزود - شکر همتا تا سرحد زیبایی. با این همه، هیچ یک از این ویژگیها منافاتی با سودمند بودن آن ندارند. کاملاً برعکس: گوندولا بی‌نهایت کارآمد است، می‌توان آن را با ۱/۲۰۰ کیلو باری که در آن جای داده‌اند، با سرعت نابتی نزدیک به ۳ میل دریایی راند. شگفت نیست اگر مدیر موزهٔ تاریخ دریانوردی ونیز، جی. روبین دو چروین، در تحلیل بیرون داد سرعت که بازده درون داد انرژی است، گوندولا را «سودمندترین وسیلهٔ شناور در جهان» بخواند.

چنانچه طی ده سده گذشته مردانی (و گاه زنانی) رانندگان گوندولا نمی‌بودند، این زورق فریبندگی انکارپذیر امروز را نمی‌داشت و تنها در حد صنعتی شگفت باقی می‌ماند. به گفتهٔ یکی از مورخان سال ۱۴۹۳، رانندگان گوندولا در آغاز اغلب بردگان سیاه بودند. این موضوع را کارباتیجو، در یکی از آثار نقاشی آن روزگار، نمایان کرده است. گوندولارانان *de Casada* (از جمله دارائیهای خانواده‌های ثروتمند) وظایف بسیار دیگری نیز در بیرون از دریا بر عهده داشتند، و از سایر بندگان بست چندان متفاوت

نبردند. با گذشت زمان، رانندگان گوندولا، با ویژگیهایی که داشتند، به صورت گروه مشخصی درآمدند. یکی از این ویژگیها غرور حرفه‌ای آنان بود که از صفات دیگرشان آشکارتر به نظر می‌رسید چرا که آنان، به لحاظ طبقه، حتی در حاشیه نیز قرار نمی‌گرفتند. در پایان سدهٔ یازدهم، در ونیز ۱۵،۰۰۰ تا ۳۰،۰۰۰ رانندهٔ گوندولا وجود داشت که، در بعضی دوره‌های تاریخ، همراه با خانواده‌هایشان، یک چهارم از جمعیت شهر را تشکیل می‌داده‌اند. امروز شمار آنان به ۴۰۰ کاهش یافته است.

رانندگان گوندولا، در عین حال، با زبان بسیار مخصوصی صحبت می‌کنند - شاخه‌ای از گویش ونیزی که خود آمیزه‌ای بی‌همتاست از ایتالیایی، اسپانیولی و عربی. بسیاری از اصطلاحاتی که به ابعاد گوندولا و ۲۸۰ قطعهٔ چوبین و گونه‌گون آن اختصاص دارد طی سده‌ها تغییر نکرده‌اند (همچنان که ابزار و شگردهایی که در ساختن گوندولا به کار می‌روند نیز بی‌تغییر مانده‌اند)، حال آن که بخش بزرگی از این اصطلاحات برای مردم (از جمله قایق‌سازان) دیگر نقاط ایتالیا نامفهومند. یک رانندهٔ گوندولا در سالهای ۱۹۸۰ برای دریافت توضیحات فنی مربوط به این زورق - که پیوسته نقشهٔ پیش گفته است - مشکل چندان ندارد. در ونیز، مرز میان جشن و کار همیشه روشن نیست. جشنواره‌های ملی و مذهبی بیشماری به رانندگان گوندولا فرصت می‌دهند تا میان این دو جنبهٔ حیاتی از زندگی ونیزی بل بزنند. ورود مقامات برجستهٔ خارجی به ونیز اغلب به



در دعاغه گوندولا، به عنزان وزنه‌ای معادل وزن راننده قايق - که نزديك دنباله می‌ایستد - تیغه بولادین سنگینی با شش «دندان» نصب شده است که گفته‌اند نماد شش ربع قرن تاریخ و نیز است. تصور می‌رود بر فلزی که هر ساله تیغه قرار دارد نمایانگر کلاه تشریفاتی دوج باشد.