РЕЙЗЕНКАН – ТРАДИЦИОННАЯ ЛОДКА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ

Попова О. П., Политико Ю. Н.

История древнего судостроения — одно из важных направлений работы Музея Мирового океана. Старинные корабли, как свидетели прошедшей эпохи, могут многое рассказать об искусстве древних судостроителей, мореходных и промысловых традициях, образе жизни людей, исторических процессах и событиях. На «Лодейном дворе» Музея Мирового океана собрана коллекция реплик традиционных лодок народов России и зарубежья. Здесь во всем своем многообразии представлены материалы и технологии, используемые для строительства, древнейшие орудия для рыбалки и охоты на морского зверя. В 2012 году Музей силами своих сотрудников и при помощи учащихся профильных учебных заведений построил реплику традиционного рыбацкого судна акваторий Куршского и Вислинского заливов — куренас. Эта лодка стала не просто экспонатом. Уже почти 10 лет куренас — это наша музейная «рабочая лошадка». Он участник ежегодных многодневных походов по рекам и заливам Калининградской области, научных экспедиций, международных фестивалей традиционного судостроения.

Особое место в музейной коллекции, посвященной морскому наследию Балтийского моря, занимают древние артефакты. В 2000 году в Музей Мирового океана попал уникальный археологический объект — корабль XIX века, обнаруженный во время добычи янтаря в карьере «Калининградского янтарного комбината» в пос. Янтарный. Проведенные исследования находки позволили установить тип корабля — грузовое каботажное судно, время постройки, назначение судна, время гибели и много других важных исторических фактов. После масштабной консервации и реставрации с 2007 года собранный корабль экспонируется в выставочном корпусе «Морской Кенигсберг», открывая для посетителей еще одну неизвестную страницу истории мореплавания[1].

Следующим значимым событием в музейной практике изучения и сохранения традиций местного судостроения и мореходства стала еще одна ценная находка.

В 2006 году на Балтийской косе военнослужащие пограничного отряда обнаружили в зарослях камыша останки старинного корабля.

Об артефакте сообщили в Музей Мирового океана. В июле 2013 года состоялась первая экспедиция к месту находки для определения точного местоположения, визуальной оценки, замеров, фотофиксации, определения возможности извлечения и транспортировки. В результате проведенных исследований были определены координаты судна (широта 54°32.01´N, долгота 19°46.14´E). Установлено его располо-

[1] *Бойкина И. Н.* Сохранность артефактов в воде. Реставрация объектов подводного наследия. Музейное собрание. Опыт по сохранению и популяризации морского наследия. — Калининград, 2017.

жение на берегу бухты Просторной Калининградского залива, примерно в 60 метрах от береговой черты. Останки лодки представляли собой кормовую часть с хорошо сохранившейся обшивкой, шпангоутами, транцем, в которой имелись два отверстия, предположительно, для окон.

Илл. 1. *Останки судна, обнаруженные на Балтийской косе*

Илл. 2. *Извлечение лодки из грунта*

Находка имела следующие размеры:
— ширина максимальная 4,20 м,
— длина 2,96 м,
— высота максимальная 2,20 м.

Подъезд к месту нахождения судна был невозможен, поскольку почва на данном участке оказалась заболоченной. Было сделано заключение, что транспортировка объекта в музей возможна только водным путем по Калининградскому заливу.

Две следующие экспедиции ставили целью изучение возможности извлечения лодки и ее эвакуации. Сотрудники музея провели замеры глубин, наметили места швартовки, оценили вероятные риски. Было решено провести операцию силами сотрудников музея, с использованием музейного маломерного флота, в том числе исторического судна куренас.

В октябре 2014 года этот смелый план был приведен в действие. Задача оказалась непростой. Надо было извлечь лодку из грунта и доставить ее к берегу. Для этого выкосили камыш и уложили его на воду, образуя гать. Сверху сделали настил из досок. Поднимать корму пришлось без кранов своими силами. Оказалось, что транспортировать находку целиком невозможно, поэтому ее сначала демонтировали.

Затем все фрагменты погрузили на куренас, который доставил ценный артефакт к музейному причалу. Таким образом, успешно завершился самый технически сложный этап работ.

Илл. 3. *Транспортировка фрагментов лодки на куренасе*

Затем реставраторы приступили к консервации. С древесины удалили загрязнения и обработали антисептиком. Так как судно как минимум 70 лет пролежало на косе, оно выдержало несчетное количество циклов заморозки-разморозки, осенне-зимнего увлажнения и летнего высушивания под прямыми солнечными лучами. Все это сняло возможные напряжения, ведущие к растрескиванию, короблению и деструкции древесины. Была проведена естественная сушка в помещении с обычной вентиляцией, защищенном от резких перепадов температуры и влажности. Одновременно шла работа по поиску исторических материалов, которые помогли бы идентифицировать лодку.

Всего удалось извлечь 28 фрагментов конструкции лодки: три больших элемента кормы, а также куски шпангоутов, обшивки, привального бруса, части такелажа, брашпиля, металлических креплений.

Илл. 4. *Фрагменты конструкции лодки*

Визуальный осмотр останков корабля, обмеры найденных деталей позволили определить следующие характеристики судна:

— длина около 25 м,
— ширина около 4 м,
— высота борта около 3 м.

Корпус построен из дуба, доски бортов и набора скреплены коваными гвоздями различной величины. Шпангоуты набраны из двойного бруса 20×20, расстояние между ними 120 см. Обшивка выполнена вгладь и состоит из досок размером 5×40. Количество поясов обшивки, предположительно, 8. Стыки досок проложены войлоком или кожей. Судно просмолено. Лодка имела палубу и трюм. Слив воды с палубы проводился через имеющиеся шпигаты. Сохранившиеся элементы кованого

Илл. 5. *Клеймо мастера*

металлического такелажа указывают на наличие парусного вооружения. Кормовая часть судна имела транец с двумя окнами. Руль судна крепился на металлические детали. Румпель выходил на верхнюю палубу через отверстие в транцевой доске. Металлические детали на корме позволили предположить, что судно имело усовершенствованное силовое рулевое управление. Это косвенно указывает на значительный его размер. Механического движителя не было (отсутствуют места выхода валолиний). По сохранившимся фрагментам можно предположить, что судно в более поздний период модернизировалось — дубовый набор корпуса усилен металлическими деталями (крепление стяжными болтами), присутствуют свидетельства точечного усиления палубы металлическими листами (крепление шурупами с квадратной головкой).

Обнаружено клеймо мастера, которое позволило определить, что данный корабль построен в Пиллау (Балтийск) в начале XX века.

По результатам исследований был сделан вывод, что найденные останки являются частью судна типа «рейзенкан» («Reisekahn»). Рейзенканы были традиционными грузовыми судами на внутренних водных путях Восточной Пруссии с XVIII до начала XX века.

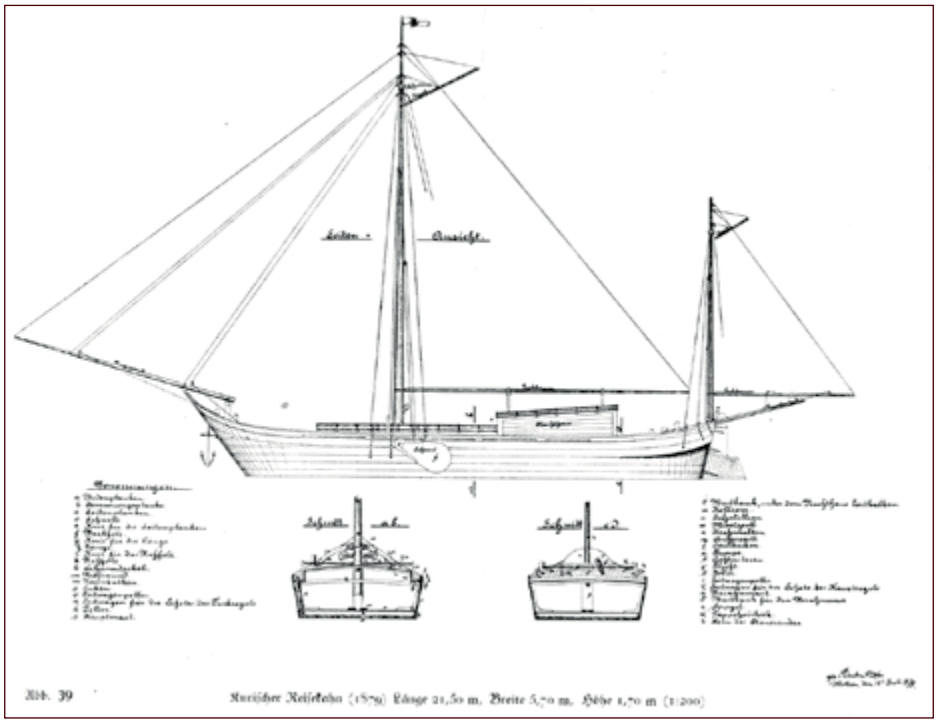
Илл. 6. *Судно типа «рейзенкан» («Reisekahn»)*

Помимо груза, они часто брали на борт самих владельцев, которые продавали свои товары в пункте назначения. Для этого лодки имели небольшие каюты в кормовой части корабля.

Упоминания о данных судах встречаются в немецких источниках, датируемых 1753 годом, как уже о сложившемся традиционном типе судна (документы Прусской налоговой службы о налогообложении замороженных грузов). Первые рейзенканы были построены в Симонене (ныне пос. Сиреневка, Черняховский район, Калининградская область), деревне на берегу р. Прегель. Она находилась между двумя большими лесными массивами, где было достаточно древесины для кораблей. Местных плотников нанимали для строительства рейзенканов в других городах и поселках

Восточной Пруссии. Со временем они основали свои небольшие верфи в городах Тапиау (ныне Гвардейск), Лабиау (ныне Полесск), Тильзит (ныне Советск), Пиллау (ныне Балтийск), а также в Кенигсберге (ныне Калининград). Постепенно рейзенкан стал самым распространенным судном во внутренних водах Восточной Пруссии и за ее пределами.

Длина корпуса лодки середине XIX века варьировалась от 20 до 35 м, ширина от 3 до 7 м, водоизмещение достигало 225 тонн[2]. Рейзенкан имел плоское дно, для изготовления которого использовалась сосновая пятидюймовая доска. Борта, корма, палуба и крыша каюты делались из дуба. Отсутствие киля компенсировалось наличием двух швертов, препятствовавших дрейфу. Рейзенкан имел палубу и оснащался двумя, иногда тремя мачтами, и бушпритом. Грот мачта устанавливалась в передней трети корабля. На ней крепился гафель и часто довольно большой прямоугольный парус. Имелось также два треугольных кливера. Для лучшего маневрирования у судна прямо на корме устанавливалась маленькая бизань-мачта, поэтому судно относилось к типу лодок с бизанью. Между грот-мачтой и каютой находился трюм, который закрывался тяжелыми деревянными панелями. Такая крышка люка появилась на лодке после 1800 года. Это превратило баржу в транспортное средство, приспособленное для перевозки чувствительных к воде грузов. Тем не менее случалось так, что в шторм крышки люков срывало, судно заливалось водой и тонуло. Тогда экипажам приходилось спасаться на лодках, которые рейзенканы тащили за собой.



Илл. 7. *План судна типа «рейзенкан», 1879 г.*

[2] *Szymanski H.* Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. — Lubek: Duncker et Humblot, 1929. — 88 p.

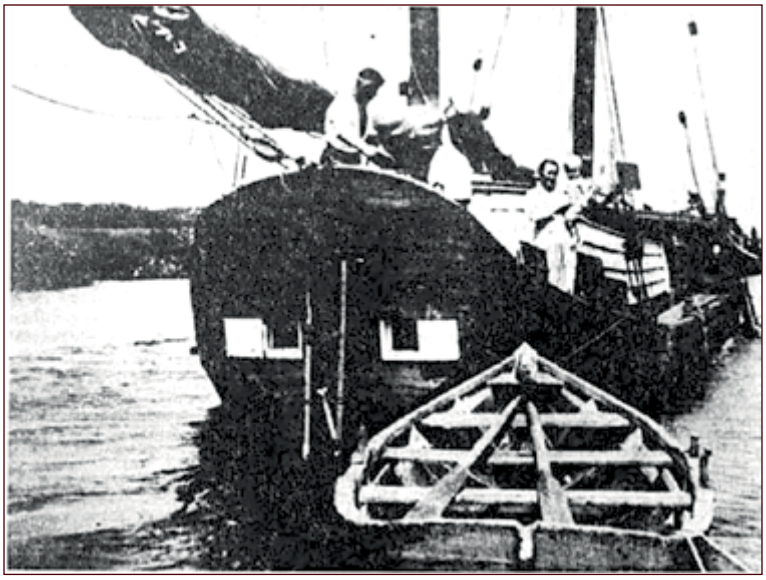
Прочная конструкция рейзенкана, его маневренность, небольшая осадка позволили этим судам ходить как в заливах, так и по мелководным узким извилистым рекам и каналам. Зона плавания была очень большой. Эти корабли перевозили строительные материалы, соль, зерно и другие грузы по Неману, Прегелю, Дейме, Куршскому, Вислинскому заливам, доходили до Вислы и Данцига (ныне Гданьск, Польша). На Вислинском заливе эти лодки использовались для разгрузки торговых кораблей в Пиллау и доставке грузов в мелкие гавани на материке. И наоборот, они собирали грузы для морских судов и доставляли их в Пиллау[3].

В XVIII — начале XIX века эти корабли применялись в военных целях. Их вооружение составляло 6 пушек, численность экипажа доходила до 47 человек.

Команда корабля состояла в основном из семьи шкипера. Жены капитанов, выросшие в деревнях вдоль рек, с самого детства умели управлять лодкой и работать с такелажем. Дети находились на лодке вместе с родителями. Для лодки большого размера хозяин нанимал одного-двух матросов. Семья шкипера жила на корабле на протяжении всей навигации с апреля по ноябрь[4].

В 1874 году в Восточной Пруссии насчитывалось около 600 кораблей этого типа. К 30-м годам XX века их оставалось около 50.

Последнее судно класса Reisekahn «Мария» было обнаружено в 1963 году. Парусник был построен в пос. Сокайтен на Немане в 1888 году.



Илл. 8. *Рейзенкан «Мария»*

В 1945 году он волею судьбы попал в Гамбург. Корабельный историк Вернер Ягер полностью измерил лодку и задокументировал результаты. Он собрал обшир-

[3] Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde. Beiheft 7. — Osnabrück: Druck- und Verlagshaus Fromm, 1987.

[4] Gerdau Kurt. Spärlich eingerichtete Kammern im Achterdeck Ausstellung im Ostpeußischen Landesmuseum über den in Memel gebauten Frachtensegler «Maria» // Das Ostpreussenblatt. — 1995. — 27.V.

ный материал о рейзенкане «Мария» и других кораблях этого типа и включил его в свою книгу «Der Kurische Reisekahn MARIA», 1995 год. Таким образом, он сохранил от забвения часть судостроительной культуры. Несмотря на уникальность лодки, в 1973 году «Мария» была разобрана, после того как ни один музей не согласился принять ее[5].

Поскольку таких судов больше нет, обнаруженная нами корма судна явилась уникальной находкой и требует самого пристального внимания и изучения.

После проведенной консервации находки, реставраторы собрали все фрагменты кормы рейзенкана и экспонат был временно выставлен на «Лодейном дворе» ИКЦ «Корабельное воскресение», где он вместе с куренасом и прусской прогулочной лодкой представлял восточно-прусское судостроение.

В настоящее время рейзенкан находится на территории создаваемого в музее историко-культурного центра «Подводное наследие». Это будет единый комплекс с реставрационными мастерскими и выставочными залами. По замыслу авторов, найденный артефакт станет частью экспозиции, посвященной подводному наследию региона Балтийского моря.

Сейчас на территории Калининградской области точно известно о двух местах, где лежат затонувшие суда; предположительно, это рейзенканы.

Литература

1. *Бойкина И.Н.* Сохранность артефактов в воде. Реставрация объектов подводного наследия. Музейное собрание. Опыт по сохранению и популяризации морского наследия / И.Н. Бойкина. — Калининград, 2017.
2. *Szymanski H.* Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt / H. Szymanski. — Lubek : Duncker et Humblot, 1929. — 88 p.
3. Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde. Beiheft 7. 2014 ч. — Osnabrück : Druck- und Verlagshaus Fromm, 1987.
4. *Gerdau Kurt.* Spärlich eingerichtete Kammern im Achterdeck Ausstellung im Ostpeußischen Landesmuseum über den in Memel gebauten Frachtensegler «Maria» / Kurt Gerdau // Das Ostpreussenblatt. — 1995. — 27.V.
5. *Jaeger W.* Der Kurische Reisekahn «MARIA» / W. Jaeger. — Duisburg, 1995.

[5] *Jaeger W.* Der Kurische Reisekahn «MARIA». — Duisburg, 1995.