



Корабельный мастер из Фленсбурга

Карина Гальт, Челябинск. Фото автора

Беседа с основателем Музейной верфи

Весной 2007 г., гуляя по Фленсбургу – старинному ганзейскому городку на севере Германии, я забрела на маленькую верфь – пятючок набережной, зажатый между причалами Музейной гавани и древним зданием таможни. Дальше начинается Фленсбургский фьорд, откуда в ясную погоду виднеется дымка над островами Дании.

Здесь строят типичные для XVIII–XIX вв. парусные грузовые суда и от-

крытые суда технического флота. Такие ходили по Балтийскому и Северному морям с торговыми грузами и рыбацким уловом. Здесь работают ремесленники, учатся на кратких курсах дети и родители.

Сегодня мы говорим с Уве Кутцнером – исполнительным директором и основателем Музейной верфи – о корабельных мастерах, старинных парусниках и о том, кому они нужны в наше время.

– *Музейная верфь работает с 1996 г., хотя несколько раз переезжала. Как все начиналось?*

– На месте верфи раньше была стихийная парковка. Мы просто заняли участок, огородили его бучвалом за день, собрали мастерскую и поставили внутри нее корабль. Потом взяли напрокат биотуалет – вот, в общем, и все, «спустили верфь со стапелей».

– *Но в XVIII–XIX вв. именно на этом*



же месте была историческая верфь Фленсбурга.

– Возможно, даже несколько. Но, конечно, от них не осталось и следа. Впрочем, мы и не собирались восстанавливать исторически точно верфь. Нам хотелось строить корабли и создавать рабочие места. Тогда во Фленсбурге было очень много безработных, хотя они есть и сейчас.

Муниципальная власть не многим может помочь – бюрократия. И дело не в том, что нет желания – оно есть, но чиновники следуют определенным правилам. А мы обошли их, никого не спросили и просто сделали. Трудно поверить, но я сам слышал от политиков, что их совершенно не интересуют даже рабочие места, важно только, что получит от верфи туристическая отрасль. Правда, взгляды постепенно меняются, и сегодняшние политики смотрят на нас уже чуть иначе.

– Вы были корабельным мастером до Музейной верфи?

– Кораблями я начал интересо-

ваться в шестнадцать лет. Потом купил корабль... Да, в 1975 г. Это была двухмачтовая шхуна, очень старая. Ее нужно было ремонтировать – я же фактически построил ее заново, в Дании. С ней мы долго зарабатывали на жизнь, с ней и пришли во Фленсбург.

– Как она называлась?

– «Вальдивия» – в честь города в Южном Чили. Вообще шхуну построили в 1868 г. в Стокгольме. Тогда она называлась «Ванадис» (в скандинавской мифологии – богиня любви и красоты – Прим. авт.). Потом я ее продал.

– А когда вы стали строить корабли?

– Моя профессия – плотник. Корабельным плотником я сделался, восстанавливая «Вальдивию»: Пока это лучшее время моей жизни.

– Для себя вы нашли точку равновесия между требованиями рынка и корабельным делом?

– Одно время на верфи работало двадцать пять ремесленников, сейчас

только трое – они выполняют работу мастера по моделям, кузнеца, лодочного мастера и корабельного плотника. Скоро должны присоединиться еще двое, поскольку появляются заказы, от которых мы, естественно, зависим.

– Кто заказывает исторические парусники?

– Мы строим корабли для музеев и частных владельцев. Недавно закончили небольшой корабль викингов. Сейчас работаем над рыбацкой лодкой и маленьким грузовым парусником.

– Есть ли суда, которые вы строите просто для себя?

– Конечно, есть. Но они должны быть исторически важны для нашего региона – соответствовать тем прототипам, что были построены здесь в последние двести (иногда – триста) лет, и перевозили грузы или ловили рыбу в местных водах. Одним словом, для исторического парусника все равно нужна какая-то прагматическая основа. Мы строим их абсолютно аутентично: без машин, без техники, без

электричества. Как правило, они становятся выставочными экспонатами, но могут и ходить под парусом.

– А кто шьет паруса и из чего?

– Местный парусный мастер, из традиционных материалов. Чаще всего это лен, обычный для парусов прошлых столетий. Викинги, правда, использовали шерсть – но результат был схожим. Это прекрасные материалы для парусов, правда они «медленные».

– Сколько времени и денег уходит в среднем на один парусник?

– Время и цена зависят от размеров судна, материалов, оснастки. Например, сейчас мы строим «Dansk Jagt» – очень маленький грузовой парусник. Такие ходили вдоль побережья Северного и Балтийского морей. На него уходит примерно 250–300 тыс. евро, паруса обойдутся еще в 40–50 тыс. евро.

– Откуда приходят заказы?

– В основном из Германии. Есть из Дании, но большая часть – из Фленсбурга, окрестностей, из северной ча-

сти земли Шлезвиг–Гольштейн. О нас узнают от прошлых заказчиков.

– Какими инструментами вы работаете?

– В первую очередь – топорами разных форм и толщины. Сначала валится дерево, затем клиньями и специальными топорами с широким лезвием ствол обтесывается по длине, чтобы спрямить линии. Дерево кладется на две пары крупных козел, и два человека – один на стволе, другой внизу – сбивают древесные наросты сверху вниз. По другой технике под лежащим стволом копаются яма: тогда один мастер остается на поверхности, другой спускается под ствол. На десять сантиметров нароста уходит примерно один час. Можете представить себе, что это за работа!

– Что у вас в ближайших планах?

– В следующем августе надеемся заложить вест-индский корабль. В колониальные времена Фленсбург был очень важной гаванью в торговле ро-

мом, который как раз приходил на таких парусниках.

– В память о «ромовом» прошлом города каждый год во Фленсбургском фьорде проходит Ромовая регата («КиЯ» № 219).

Хотим мы или нет, мы оказываемся в центре регаты, потому что находимся на виду. Мы не устраиваем цирк: Музейная верфь – это предприятие, которое работает по старинным технологиям, не меньше, не больше. И тем верфь интересна зрителям – за год у нас бывает 40 тыс. посетителей.

– Сорок тысяч? Без шоу-бизнеса и маркетинга?

– У нас нет денег на рекламное агентство. Было бы здорово найти спонсоров, о чем мы говорим на нашем сайте. Максимум, что нам нужно – 200 тыс. евро в год. Этого хватит, чтобы платить зарплату и строить корабли. Большого мы не хотим.

Продолжение следует



www.macgregor26.ru



Эксклюзивный дистрибьютор
в России ООО «Велеро Марин»

Санкт-Петербург, наб. Мартынова 92, оф. 3.4, БЦ «Морской Яхт Клуб»
Тел. +7 (812) 33-11-999, info@veleromarine.ru, www.veleromarine.ru