

Георгий Васильевич Эш

**Руководство для любителей парусного
спорта**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Э98

Э98 **Эш Г.**
Руководство для любителей парусного спорта / Георгий Васильевич Эш – М.: Книга по Требованию, 2024. – 497 с.

ISBN 978-5-521-39351-0

ISBN 978-5-521-39351-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Постепенное и повсемѣстное въ Россіи развитіе спорта на водѣ дѣло слишкомъ очевидное, чтобы можно было въ немъ сомнѣваться. Самое число яхтъ-клубовъ и имъ подобныхъ обществъ, возникшихъ и возникающихъ въ различныхъ уголкахъ нашего обширнаго и въ то же время многоводнаго отечества, число однако, далеко еще не дошедшее до той цифры, которая соотвѣтствовала бы величинѣ такого государства, какъ Россія, показываетъ, что это молодое у насъ дѣло уже пустило крѣпкіе корни, и дальнѣйшее его развитіе вѣтъ всякаго сомнѣнія, что бы тамъ ни говорили пессимисты о врожденной, будто бы, неспособности и нелюбви русскихъ къ морю и морскому дѣлу. Между тѣмъ, въ то время, когда въ иностранной литературѣ существуетъ масса книгъ, иногда даже весьма объемистыхъ, посвященныхъ этому дѣлу, не говоря уже о цѣлой серіи специальныхъ періодическихъ изданій, у насъ не существуетъ никакого болѣе или менѣе подробнаго сочиненія, въ которомъ любитель, и тѣмъ болѣе начинающій, могъ бы найти отвѣты на разные вопросы, которые неизбежно должны возникать при болѣе или менѣе сознательномъ отношеніи къ дѣлу. Практика въ дѣлѣ спорта, безъ сомнѣнія, великая вещь, и обладающій знаніями, добытыми практически, можетъ отчасти обойтись и безъ теоріи. Но, къ сожалѣнію, практическія знанія, добытыя каждымъ отдѣльнымъ лицомъ, по большей части вмѣстѣ съ нимъ и умираютъ, и каждому начинающему любителю приходится начинать съ азбуки, такъ какъ, опять таки повторимъ, у насъ еще не было такого руководства, изъ котораго можно было бы познаться съ этою азбукою.

Безъ сомнѣнія, среди нашихъ морскихъ книгъ найдется много чрезвычайно цѣнныхъ вкладовъ въ морскую литературу, но всѣ онѣ слишкомъ специальны и для моряка-любителя, спортсмена, по большей

части бесполезны, такъ какъ трактуютъ о такихъ вещахъ, которыя ему почти не нужны. Прежнія сочиненія по морской практикѣ говорятъ специально о большихъ судахъ съ прямыми парусами, и любитель, кромѣ развѣ такелажныхъ работъ, не найдетъ въ нихъ почти ничего для себя подходящаго. Правда, на русскомъ языкѣ имѣется нѣсколько сочиненій, посвященныхъ парусному спорту, отчасти самостоятельныхъ, отчасти переводныхъ, но, къ сожалѣнію ни одно изъ нихъ не удовлетворяетъ тѣмъ требованіямъ, которыя можно предъявлять къ руководству. „Парусная яхта“ г. Гулакъ-Артемовскаго, прекрасная, чрезвычайно интересная книжка, знакомитъ только съ исторіей постепеннаго развитія спорта въ Англіи и Америкѣ. „Морякъ-любитель“ Вандердекена, написанный живымъ увлекательнымъ языкомъ, вполне сохраненнымъ въ мастерскомъ переводѣ В. В. Вахтина, имѣетъ, во-первыхъ, въ виду только большія яхты очень стараго типа, а во-вторыхъ, написанъ, сообразуясь съ тѣми условіями, при которыхъ спортъ существовалъ въ Англіи, между тѣмъ какъ у насъ эти условія во многомъ совсѣмъ иныя. Выходило въ свѣтъ и еще нѣсколько изданій, какъ напр., сочиненіе Гуда „Руководство къ греблѣ и парусному плаванію“, но въ немъ специально парусному спорту отведено самое ограниченное мѣсто, а вслѣдствіе этого все принципы разобраны только въ самыхъ общихъ чертахъ и притомъ далеко не безукоризненно.

Между тѣмъ, для многихъ начинающихъ любителей желательно было бы имѣть руководителя, который могъ бы дать имъ различнаго рода указанія и предостеречь ихъ отъ ошибокъ, въ которыя легко впасть человѣку, мало знакомому съ дѣломъ. Съ другой стороны, навѣрное, найдется много живущихъ въ провинціи, которые, узнавъ, такъ или иначе, кое-что о парусномъ спортѣ, желали бы поближе познакомиться съ сущюю этого дѣла и испытать это удовольствіе, но не знаютъ—ни какимъ образомъ пріобрѣсти годное судно, ни какъ его снарядить, а тѣмъ болѣе управлять имъ. Наконецъ, многимъ, даже болѣе или менѣе опытнымъ спортсменамъ, было бы желательно и полезно поближе и подробнѣе познакомиться со всеміи отраслями паруснаго спорта.

Удовлетворить, по возможности, этимъ требованіямъ мы и имѣли главнымъ образомъ въ виду, приступая къ составленію настоящей книги. Кромѣ того, одною изъ причинъ, вызвавшихъ составленіе этой книги, является вообще желаніе познакомить русскую читающую публику съ паруснымъ спортомъ и, по силѣ возможности, научить не бояться

ВОДЫ, т. е. разсѣять то предубѣжденіе, которое является слѣдствіемъ одного лишь незнанія.

На сколько труды наши удовлетворяютъ этимъ условіямъ, мы судить не можемъ, но позволимъ надѣяться, что читатели не отнесутся очень строго къ этому первому опыту болѣе или менѣе самостоятельнаго на русскомъ языкѣ сочиненія по парусному спорту. Отъ души желаемъ, чтобы наша попытка не осталась единичной и чтобы нашлись люди, любящіе дѣло, которые разработали бы этотъ предметъ въ болѣе полномъ и лучшемъ видѣ, тѣмъ болѣе, что жизнь идетъ впередъ и то, что теперь кажется хорошимъ, не будетъ считаться таковымъ впослѣдствіи.

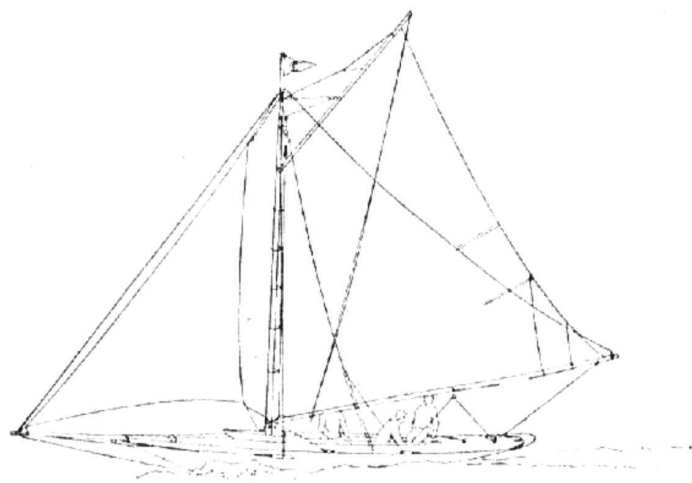
Къ сожалѣнію, изданіе книги, вопреки предположеній, значительно затянулось. Помимо чисто виѣшнихъ непредвидѣнныхъ причинъ, такое замедленіе было вызвано также и тѣмъ обстоятельствомъ, что за послѣднее время парусный спортъ шагнулъ далеко впередъ, появилось столько новаго, что уже при печатаніи книги приходилось постоянно ее добавлять; а эти добавленія, заказъ новыхъ клише и т. п. заставляли невольно дѣлать пріостановки въ печатаніи. Не познакомить же читателей съ этими новостями въ дѣлѣ паруснаго спорта мы не считали себя въ правѣ.

При составленіи настоящаго руководства мы хотя и принуждены были пользоваться въ значительной степени иностранными источниками, но всегда старались припоровить ихъ къ условіямъ, существующимъ въ Россіи. Многое мы взяли изъ замѣчательныхъ сочиненій: на англійскомъ языкѣ—гг. Dixon-Kemp'a, Kunhardt'a, The Badminton Library и др., на французскомъ—P. Daryl'a, изъ журнала Le Yacht и др. При составленіи главы о байдаркахъ намъ оказала значительную помощь книжка „Tiphys, Practical Canoeing“, помимо другихъ спеціальныхъ брошюръ по этому предмету. Во многомъ также оказали намъ помощь нѣмецкіе: журналъ Wassersport и книга „Seglers Handbuch“, тѣмъ болѣе, что,—какъ намъ извѣстно,—и въ журналѣ этомъ, и при составленіи послѣдней книги не малое участіе принимали наши же русскіе спортсмены. Изъ русскихъ сочиненій не малую пользу принесли изданія В. В. Вахтина—„Объяснительный морской словарь“, „Морская практика“, книга Петрушевскаго „Курсъ морского дѣла“ и др. Какъ г.г. Dixon-Kemp'у, Kunhardt'у, P. Daryl'ю, такъ и составителямъ прочихъ книгъ приносимъ искреннюю благодарность.

При неопытности въ дѣлѣ книгоиздательства и особенно въ виду того, что, какъ уже сказано, многія мѣста приходилось передѣлывать и дополнять уже во время печати, что неминуемо влекло за собой поспѣшность въ работѣ, въ книгу невольно вкрались ошибки и опечатки. Нѣкоторыя замѣчены уже нами самими, но вѣроятно кой что и ускользнуло отъ нашего вниманія, почему мы съ благодарностью примемъ всѣ замѣчанія и указанія на тѣ или другія ошибки и недостатки книги, которыя постараемся исправить въ послѣдующемъ изданіи, если въ такомъ явится надобность, въ чемъ, впрочемъ, мы не сомнѣваемся. Знаменитая книга Dixon-Kemp'a, ставшая авторитетомъ, въ своемъ послѣднемъ, уже 9-мъ, изданіи во многомъ имѣетъ громадное превосходство передъ тою же книгою въ ея первомъ изданіи какъ по объему, такъ и по содержанію. Постепенное же улучшеніе и дополненіе этого изданія было достигнуто благодаря только тому, что составитель этой книги постоянно пользовался указаніями и замѣчаніями другихъ лицъ, не игнорируя ничего, что заслуживало вниманія.

Въ заключеніе считаемъ долгомъ выразить признательность лицамъ, оказавшимъ личнымъ трудомъ помощь при составленіи этой книги, главнымъ образомъ гг. О. В. Богданову-Березовскому, Г. И. Букешину, А. И. Иванову, В. И. Шмору, В. В. Шталю, В. В. Эвальду, М. И. Эрсту и др., а также и тѣмъ, которые если и не принимали прямого участія, то содѣйствовали составленію книги своими совѣтами и замѣчаніями и любезно позволяли пользоваться имѣвшимися въ ихъ распоряженіи чертежами и пр.

Г. В. Энг.



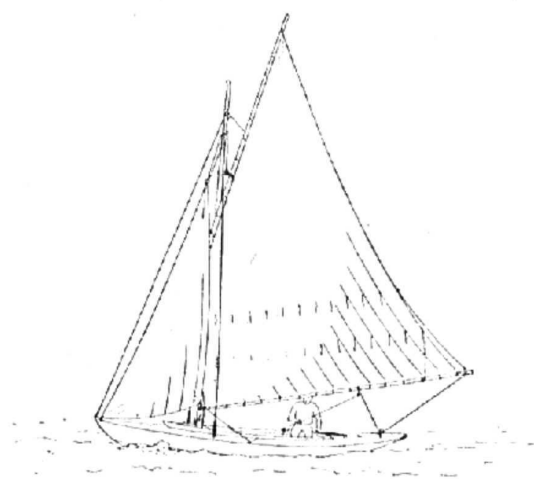
„Союзъ“ Н. П. Козлова въ С.-Петербургѣ.
Построенъ на верфи Г. В. Эша по чертежу В. В. Штали.

СОДЕРЖАНІЕ.

	стр.
ГЛАВА I. Значеніе спорта на водѣ.	1— 4
II. Исторія спорта. Спортъ въ древности, въ средніе и новыя вѣка. Кубокъ Америки. Исторія спорта въ Россіи .	5— 33
III. Конструкція и постройка яхтъ	34— 96
IV. Выборъ, испытаніе и покупка яхты	1— 5
V. Вооруженіе. Установка рангоута. Проводка стоячаго и бѣгучаго такелажа. Паруса и т. п.	6— 32
VI. Различныя виды вооруженія яхтъ	33— 46
VII. Снаряженіе и содержаніе яхты	47— 69
VIII. Разоруженіе и постановка яхты на зиму	70— 78
IX. Шлюпки при яхтахъ	79— 87
X. Плаваніе подъ парусами. О сопротивленіи, испытываемомъ судами. Теорія управленія парусами. Управленіе парусами и рулемъ въ открытомъ морѣ, на рѣкахъ и озерахъ и въ защищенныхъ мѣстахъ взморья: отправление въ плаваніе, постановка парусовъ, управленіе рулемъ, лавировка, поворотъ оверштагъ, поворотъ черезъ фордевиндъ, плаваніе при шквалахъ, ложиться въ дрейфъ, брать рифы, человѣкъ за бортомъ, постановка триселя, бѣжать полнымъ вѣтромъ въ штормъ, поломка рангоута и разрывъ стоячаго и бѣгучаго такелажа, поврежденіе руля, штиль, буксировка, приставаніе къ пристани, становиться на якорь, на шпрингъ, завозка якоря, стоять на двухъ якоряхъ, килеваніе, управленіе судномъ, имѣя подъ вѣтромъ берегъ	88—136
XI. Гонки яхтъ. Приготовленіе къ гонкѣ. Начало ея. Различныя способы прохожденія створа: одновременно и въ разное время; снимаясь съ якоря; лежа въ дрейфъ подъ парусами и т. п. Навалы. Судьи гонки. Учетъ времени. Правила гонокъ. Таблица учета времени. Гонки яхтъ на почетныя кубки въ Россіи и за границей	137—172

СОДЕРЖАНІЕ.

	СТР.
XII. Соединенное плаваніе подъ начальствомъ одного лица. Понятіе о соединенномъ плаваніи. Сигналы. Обязанности флагмана	173—176
XIII. Правила и обычаи, принятыя на яхтѣ. Морской языкъ .	1— 13
XIV. О яхтѣ-клубахъ	14— 19
XV. Яхты-одиночки	20— 37
XVI. Открытыя и полупалубныя суда	38— 57
XVII. Рыбачьи лодки. Норвежецъ. Финка. Сойма. Лодка Чудского озера	58— 63
XVIII. Байдарки. Различныя виды байдарокъ. Парусныя байдарки.	64— 92
XIX. Двойныя суда или катамараны	93— 96
XX. Буера. Устройство буера. Вооруженіе. Снѣговой бусеръ. Хожденіе на бусерахъ подъ парусами скорѣе вѣтра . . .	97—113
XXI. Краткія свѣдѣнія изъ навигаціи. Большіе переходы . . .	114—146
XXII. Извлеченія изъ Свода Законовъ, лоцманскаго и другихъ уставовъ и различныя постановленія	147—167
XXIII. Разнаго рода наставленія и рецензы	168—181
XXIV. Объяснительный словарь морскихъ словъ и выраженій. Пятиязычный словарь (русско - англійско - французско-нѣмецко-шведскій)	182—206
XXV. Краткая библіографія	207—212



„Малютка“ Г-на Усова.

Первый „bulb keel“, построенный въ Россіи на верфи Г. В. Эша по чертежу В. П. Фандерфлита.

ГЛАВА I.

Значеніе спорта на водѣ.



Число любителей спорта на водѣ постепенно и повсемѣстно увеличивается. Въ частности, примѣнительно къ Россіи, можно указать хотя-бы на тотъ фактъ, что съ 1860 г., времени основанія С.-Петербургскаго рѣчного яхтъ-клуба, число клубовъ въ Россіи достигло до 67, при общей цифрѣ членовъ 9000. Число это для обильной водами Россіи вовсе не велико, но несомнѣнно, что увеличеніе его только вопросъ времени.

Любительское занятіе судоходствомъ вовсе не измышленіе послѣдняго времени. Ниже, въ исторіи спорта на водѣ, читатели увидятъ, что оно знакомо издавна, и чѣмъ культурнѣе былъ народъ, тѣмъ болѣе оно было распространено. Варварскіе средніе вѣка, когда только память о древней культурѣ сохранялась кой гдѣ по монастырямъ, были не особенно благоприятны для развитія какого-либо спорта, кромѣ развѣ такого, гдѣ главнымъ факторомъ являлась грубая физическая сила (турниры рыцарей). Изъ всѣхъ видовъ спорта въ средніе вѣка процвѣтала лишь одна охота, но и та, въ большинствѣ случаевъ, являлась или простымъ промысломъ или вызывалась необходимостью борьбы съ многочисленными въ то время

въ Европѣ хищными животными. За то въ новѣйшее время спортъ на водѣ мало по малу становится все болѣе и болѣе распространеннымъ не только въ странахъ болѣе культурныхъ, но, какъ сказано выше, и у насъ въ Россіи.

Ошибочно думать, что въ Россіи, — странѣ наиболѣе щедро одаренной не только большими озерами и рѣками, но и внутренними морями съ значительнымъ побережнымъ населеніемъ, — нѣтъ, для развитія спорта на водѣ, благоприятной почвы въ самомъ характерѣ народа. Указываемое нѣкоторыми отсутствіе, будто-бы, у русскихъ любви и способности къ мореходству только кажущееся. Самое историческое прошлое Россіи свидѣтельствуєтъ, что русскіе люди, начавъ съ плаванія по внутреннимъ водамъ, затѣмъ охотно и отважно пускались въ открытыя моря, хотя-бы на самыхъ легкихъ и утлыхъ судахъ. Знали море и прибывшіе править Русью ея первые князья, не упускавшіе случая пользоваться водными путями въ борьбѣ съ окружающими враждебными народностями. Походы Олега и Святослава на Царьградъ всѣмъ извѣстны. На сѣверѣ, Великій Новгородъ, только лишь благодаря удобному доступу къ морю, могъ широко раскинуть свои колоніи, достигая даже острововъ Ледовитаго океана. Вспомнимъ, затѣмъ, наше казачество, которое не на однихъ только коняхъ совершало свои походы, а зачастую и водой, смѣло пускаясь въ бурное Черное море. Наконецъ, исторія нашего флота даетъ массу примѣровъ, гдѣ любовь къ

морскому дѣлу, умѣлое къ нему отношеніе и чисто морская отвага ставили зачастую нашихъ моряковъ впереди ихъ болѣе мореходныхъ, но географическому положенію страны, соперниковъ.

Все эти факты доказываютъ, что какой-либо органической, врожденной неспособности и нелюбви къ морю, — какъ иные высказываютъ, — у русскихъ нѣтъ, да и быть не можетъ, и развитіе любви къ мореходству, вслѣдствіе этого, въ Россіи вещь вполне естественная.

Переходя, затѣмъ, вообще къ спорту на водѣ, надо замѣтить, что главною причиною медленнаго развитія въ русскомъ обществѣ большаго интереса къ любительскому мореходству надо признать, — какъ намъ кажется, — отсутствіе правильнаго взгляда на это дѣло. Текущая литература *совсѣмъ* имъ не интересуется, спеціальныя морскія изданія также упоминаютъ о немъ рѣдко и въ общество объ любительскомъ мореходствѣ доходятъ лишь отрывочныя свѣдѣнія, сообщаемыя притомъ зачастую лицами, *совсѣмъ* не компетентными и потому не могущими также дать о немъ вѣрное понятіе.

Одни смотрятъ на него, какъ на пустую и притомъ опасную забаву; другіе, наоборотъ, предъявляютъ къ дѣятельности яхтъ-клубовъ такія требованія, исполненіе которыхъ вовсе не можетъ лежать въ ихъ программахъ.

Между тѣмъ, спортъ на водѣ, помимо удовольствія для любителей, принесъ и можетъ принести пользу, какъ для морского дѣла вообще, такъ и для каждаго любителя въ отдѣльности.

Возьмемъ хотя-бы техническую сторону дѣла. Исторія мореходства или вѣрнѣе исторія корабельной архитектуры доказываетъ, что вопросъ о типахъ и наилучшихъ формахъ судовъ всегда былъ вопросомъ важнымъ во всякомъ судоходствѣ.

Начиная съ первобытнаго челнока, типы и формы эти, подъ вліяніемъ разнообразныхъ теорій, господствовавшихъ въ разное время, постоянно измѣнялись, стремились къ лучшему.

Между тѣмъ, дорогіе опыты съ постройкою большихъ судовъ не всегда возможны,

и въ этомъ отношеніи любительское мореходство сослужило и можетъ сослужить не малую службу. Многие, вѣроятно, слышали о томъ переворотѣ въ дѣлѣ судостроенія, который вызвала въ свое время знаменитая яхта *Америка*. Это спортивное судно, строившееся безъ всякихъ *практическихъ* цѣлей, а единственно для гонокъ, своимъ появленіемъ и успѣхами на гонкахъ сдѣлало то, чего не могли сдѣлать многіе умные люди, ратовавшіе противъ господствовавшей въ то время теоріи судостроенія, учившей, — какъ кто-то мѣтко выразился, — строить суда „*совсѣмъ* задомъ напередъ“.

Примѣръ яхты *Америка* не единиченъ. Такъ, напр., выдвижные килы появились сначала на любительскихъ шлюпкахъ; въ настоящее же время въ Америкѣ не рѣдкость встрѣтить большія, сравнительно, суда съ выдвижными килыми, построенныя уже исключительно съ коммерческими цѣлями, и, такимъ образомъ, торговое судоходство прямо заимствовало типъ отъ любительскаго.

Но любительское судоходство, благодаря болѣе для него возможности всякихъ перемѣнъ и нововведеній, въ дѣлѣ постройки судовъ не остается долго въ одномъ и томъ-же положеніи. Если на гребныхъ, напр., гонкахъ шансы состязующихся судовъ, по ихъ конструкціи и т. п., почти всегда одинаковы, и побѣда зависитъ, по болѣе части, отъ личныхъ качествъ рулевого и гребцовъ, то парусныя гонки положительно являются состязаніемъ судовыхъ конструкцій.

Состязаніе это влечетъ за собой стремленіе выработать типъ судна, обладающаго болѣею быстроходностью и удобствомъ въ управленіи, — вообще, стремленіе къ совершенству. А этимъ стремленіемъ къ выработкѣ наилучшаго по скорости типа вполне можетъ воспользоваться всякій и, на основаніи добытыхъ при состязаніи результатовъ, смѣло заимствовать отъ яхтъ все то, что окажется наилучшимъ и въ то-же время примѣнимымъ при постройкѣ большихъ судовъ.

Въ особенности это примѣнимо къ паруснымъ судамъ. Что бы ни говорили о постепенномъ вытѣсненіи паромъ парус-

ныхъ судовъ, эти послѣднія не исчезнутъ, и, во многихъ еще случаяхъ, такой двигатель, какъ вѣтеръ, будетъ съ успѣхомъ конкурировать съ паромъ, благодаря своей дешевизнѣ, а иногда даже большей скорости. Въ подтвержденіе послѣдняго можно сказать, что выстроенныя за послѣднее время большія парусныя суда на большихъ переходахъ всегда оставили за собою грузовые пароходы. Помимо этого, служба на парусномъ суднѣ всегда остается лучшею школою для моряковъ. Не разъ, напр., возникалъ вопросъ о бесполезности парусовъ для военныхъ крейсеровъ, причемъ противники паруса прямо предлагали замѣнить на крейсерахъ рангоутъ лишнимъ запасомъ угля, но всегда находились трезвые голоса, доказывающіе, что при безрангоутныхъ судахъ не будетъ и хорошихъ, бравыхъ матросовъ, чему было уже много примѣровъ.

Во многихъ заграничныхъ пароходныхъ компаніяхъ установлено, напр., обязательное правило, въ силу котораго командование пароходомъ можетъ быть ввѣрено только такому лицу, которое прослужило опредѣленное время на парусномъ суднѣ.

Но это только одна сторона полезности любительскаго мореходства. Есть еще другая и, на нашъ взглядъ, наиболѣе важная.

Мы имѣемъ въ виду гигиеническую, а въ связи съ нею и нравственную сторону.

Много прошло времени, пока люди снова вспомнили мудрое правило древнихъ: — „mens sana in corpore sano“, — забытое во время господства средневѣковаго стремленія къ аскетизму, когда тѣло человѣческое считалось темницей духа, и въ заботахъ о физическомъ развитіи видѣли только одно плотоугодіе. Но, признавая за физическимъ воспитаніемъ значеніе, мы забываемъ требованіе правильной гигиены о постоянномъ физическомъ развитіи, и если мы не перестаемъ, на примѣръ, по окончаніи школьнаго образованія, стремиться тѣмъ или другимъ способомъ къ дальнѣйшему умственному развитію, то настолько же необходимо должно признать и продолженіе

фізическаго развитія, безъ котораго невозможно дѣйствительное умственное развитіе.

Различные виды спорта, способные, по своимъ свойствамъ, заинтересовывать человѣка сами по себѣ, помимо конечной цѣли—дальнѣйшаго физическаго развитія,—являются въ этомъ случаѣ лучшимъ средствомъ.

Охота, рыбная ловля, лошадиный спортъ и т. п., все это знакомо каждому, и нѣтъ сомнѣнія, что выборъ того или другаго вида спорта для человѣка, чувствующаго въ себѣ „спортивную“ жилку, является дѣломъ чисто личнаго вкуса: одному милѣе одно, другому другое. Но помимо этого, намъ кажется, что, среди различныхъ видовъ спорта, любительскому мореходству, по его особенностямъ, можно въ нѣкоторыхъ случаяхъ отдать предпочтеніе, и развивать въ юности любовь къ мореходству, которая обыкновенно остается и въ зрѣломъ возрастѣ, вполне полезно.

Въ любомъ плаваніи, и на веслахъ, и подъ парусами, для желающаго всегда найдется много мускульной работы, а противъ ея полезности на здоровомъ воздухѣ, какой бываетъ на водѣ, едва ли кто станетъ спорить.

Кромѣ пользы отъ этихъ, чисто мускульныхъ, упражненій, занятіе мореходствомъ имѣетъ большое нравственно-воспитательное значеніе, развивая въ человѣкѣ бодрость и умѣнье быстро соображаться со всякими случайностями, приучая его весело мириться съ разными мелкими неудобствами и, будучи осторожнымъ, въ то же время, смѣло встрѣчать всякую опасность, не теряя головы, а напротивъ, прилагая всѣ способы, чтобы ее преодолѣть.

Въ чисто практическомъ смыслѣ занятіе любительскимъ мореходствомъ можетъ имѣть уже то значеніе, что человѣкъ, привыкшій вдвоемъ—втроемъ управляться на небольшой яхтѣ, не растеряется и на большомъ суднѣ, а напротивъ, живо стѣсняется разобратся среди всѣхъ снастей и парусовъ, которые на незнакомаго съ дѣломъ производятъ впечатлѣніе беспорядочнаго хаоса изъ какихъ-то деревьевъ, веревочекъ и кусковъ парусины.

Кстати, скажемъ нѣсколько словъ по поводу, будто-бы, опасности любительскаго мореходства вообще и гонокъ въ особенности.

Въ обществѣ, и не только въ средѣ не специалистовъ, но даже и у многихъ моряковъ—любителей, между прочимъ, весьма распространено мнѣніе, будто парусныя гонки опасны, будто онѣ содѣйствуютъ образованію типа судовъ исключительно „гоночныхъ“, въ которыхъ все принесено въ жертву скорости, и т. п.

Но это не совсѣмъ вѣрно, и достаточная безопасность парусныхъ гонокъ объясняется весьма просто. Всякій, мало-мальски опытный, рулевой хорошо знаетъ, что при данной силѣ вѣтра увеличеніе парусности судна выгоднѣе только до известнаго предѣла, далѣе котораго оно становится не только бесполезнымъ, но даже уменьшаетъ ходъ судна, заставляя его зарываться въ воду; слѣдовательно, едва ли кто станетъ вызывать опасность увеличеніемъ парусности далѣе известнаго возможнаго предѣла.

Затѣмъ, что касается до случайностей, вродѣ внезапныхъ порывовъ вѣтра (шкваловъ) и т. п., то въ нашемъ климатѣ ихъ всегда можно предвидѣть настолько заранее, что всегда можно успѣть принять всѣ нужныя мѣры предосторожности. Въ этомъ отношеніи, катаніе на яхтѣ гораздо безопаснѣе ѣзды, напр., на лошади или катанія на конькахъ и велосипедѣ. Малѣйшій капризъ или испугъ лошади, малѣйшій камешекъ, попавшій неожиданно подъ копыто, могутъ легко быть причиной перелома ноги, а иногда и смерти. Статистика несчастныхъ случаевъ доказываетъ это наглядно. Наконецъ, даже при самомъ неожиданномъ шквалѣ яхта находится, сравнительно, въ безопасномъ положеніи. Сразу ко дну она не пойдетъ, такъ какъ палуба не позволитъ ей много наполниться водой; благодаря же низкому расположенію центра тяжести (чугунные и свинцовые кили), яхта, положенная на бокъ налетѣвшимъ шкваломъ, тотчасъ же

выпрямится, лишь только будетъ устранена причина, гнувшая ее на бокъ, т. е. будетъ уменьшена парусность и т. п.

Безопасность въ морѣ въ значительной степени зависитъ отъ качествъ судна, отъ его способности дѣлать быстрые повороты, круто идти къ вѣтру и т. п., а какое же судно сможетъ лучше, чѣмъ быстроходная яхта, отлавироваться, напр., отъ каменистаго берега или рифа, если вѣтромъ и теченіемъ начнетъ прижимать его къ подобному мѣсту?

Не такъ давно былъ случай, когда въ одномъ и томъ же мѣстѣ, между Лондонскимъ и Толбухинымъ маяками, лоцманскій ботъ, управляемый опытными лоцманами, при одномъ и томъ же состояніи вѣтра и погоды, погибъ, а яхта С.П.Б. р. яхт-клуба превесело лавировала. По-нятно, при этомъ необходимо, чтобы яхта дѣйствительно сколько-нибудь походила на яхту, а не была-бы простымъ корытомъ, на которомъ поставлены паруса.

Справедливость всего этого хорошо доказывается примѣромъ англичанъ, повенному замѣнившихъ свои лоцманскіе боты стараго образца (сходные съ датскими и норвежскими ботами) судами новаго типа, болѣе узкими и подходящими по типу къ яхтамъ. Во время штормовъ, когда пароходы не рискуютъ выйти въ море, когда старинный „безопасный“ лоцманскій ботъ едва-едва двигается, просто сражаясь съ каждой волной и распространяя вокругъ себя цѣлыя водопады брызгъ, болѣе узкая и острая яхта лоцмана спокойно отправляется подъ своими штормовыми парусами въ море, для снабженія маяковъ провіантомъ, и идетъ почти безъ качки и безъ брызговъ, начисто прорѣзая каждую волну.

Нельзя, конечно, и въ яхтенномъ дѣлѣ отрицать нѣкоторой доли опасныхъ случайностей,—но, вѣдь, и спокойно идущій по улицѣ человекъ не застрахованъ отъ дышла какого-нибудь тысячнаго рысака или отъ обвала ему на голову лѣснаго карниза въ нѣсколько цудовъ вѣсомъ.