



«Зимний пейзаж с конькобежцами и катанием на ледовых лодках», худ. Дэвид Винкбунс, 1610

БУЕРА СТАРОГО КРОНШТАДТА

Алексей Есаулов

Любопытное свидетельство о ледовых яхтах — буерах середины XIX в. — обнаружилось в одном из номеров газеты «Кронштадтский вестник» за 1876 г. Это материал любезно предоставил нашей редакции историк Алексей Емелин.

П одробных описаний буеров того времени практически не сохранилось, массовое строительство ледовых яхт началось только в конце XIX в. Тем интереснее узнать некоторые подробности об истории буерного спорта из газеты 150-летней давности.

В «Кронштадтском вестнике» от 5 декабря 1876 г. был напечатан обзор деятельности мастерских Кронштадтского порта. В заметке упоминалось о постройке буера и высказывалось сожаление, что в этом морском городе буеров не видели уже около 20 лет. Через две недели в редакцию пришло письмо от капитана 1-го ранга Алексея Семеновича Есаулова с воспоминаниями

о кронштадтских буерах 30-х гг. XIX в., принадлежавших славным морякам прошлого. Она называлась «Кронштадтские буера минувших годов».

«Сорок лет тому назад зимнее катание на буерах было одним из любимейших занятий многих морских офицеров, зимовавших тогда в Кронштадте. Эта забава, хотя подчас и стоила большого труда и усилий, чтобы тащить обратно в Кронштадт, верст 15 или 18, буер со сломанною мачтою или с поломанным коньком, но наслаждение снова пользоваться катаньем заставляло безропотно забывать все неудачи, и быстро исправленные повреждения, иногда в течение ночи, скоро приводили буер в прежний исправный его вид, тем более, что нечасто

гладко замерзавший лед или скоро выпадавший на него снег удаляли достаточно времени для того, чтобы вполне и, так сказать, вдоволь насладиться этим удовольствием.

Из последних номеров «Кронштадтского вестника» видно, что ныне нашлись в Кронштадте охотники, пожелавшие вновь воскресить это поистине одно из лучших и приятнейших зимних морских занятий, а потому я полагаю, что несколько моих воспоминаний о тогдашнем развитии буерного катания не будут теперь лишними, а некоторые размеры одного из лучших тогда буеров, быть может, в будущем послужат кому-либо руководством при постройке и вооружении нового буера. Рассказ мой не будет касаться начала изобретения буеров, т. е. когда, где и кем был построен первый из них, но будет лишь кратким описанием тех, которые составляли тогда небольшую эскадру, доставляли и мне постоянное удовольствие в продолжении многих лет на них кататься, а некоторыми из них часто и самому управлять.

В начале тридцатых годов в Кронштадте было только три буера. Они принадлежали бывшим тогда командирам: фрегата «Паллада» Павлу Степановичу Нахимову, фрегата «Беллона» Самуилу Романовичу Мофету

и парохода «Геркулес» Сергею Петровичу Тыринову. Буера эти, находясь в опытных руках, были поэтому вооружены правильно и надежно, а имея должные размеры, добытые практикою и опытностью, все они почти одинаково отлично ходили и были настолько устойчивы, что случаев опрокидывания никогда не было. При таких условиях и при той любви к морским удовольствиям, которая была так присуща помянутым лицам, как отличнейшим тогда морским офицерам, они потому и не упускали никогда случая кататься на своих буерах, если только шероховатость льда и снежные на нем наносы не были тому препятствием. Во время катаний уважаемые хозяева этих буеров были всегда настолько любезно-обязательны, что посторонним офицерам и другим лицам, желавшим воспользоваться этим удовольствием, они никогда в этом не отказывали, а через это развивая в них страсть к катанию забава эта, впоследствии сделавшись почти необходимостью, была началом того, что некоторые из офицеров пожелали иметь и свои буера, число которых к началу сороковых годов дошло до семи. В один из ранних весенних дней того времени многие из этих буеров, находясь под парусами за Военным углом и лавируя по гладкому льду в порядке баталии, имели счастье показаться покойному государю императору Николаю Павловичу, ехавшему тогда в санях с адмиралом князем Меншиковым из Ораниенбаума в Кронштадт. Вследствие ли этой встречи или по другим каким-либо обстоятельствам, но только вскоре затем при шлюпочной кронштадтской мастерской по указанию Сергея Петровича Тыринова и под его руководством был построен для начальника Главного морского штаба адмирала князя А. С. Меншикова буер, который, отличаясь отчетливою отделкою, щегольским вооружением и прекрасно сшитыми из тонкой белой парусины парусами, был первым и самым лучшим из всех тогда семи буеров, принадлежавших следующим лицам: капитан-лейтенанту С. Р. Мофету, капитан-лейтенанту С. П. Тыринову — два, «Стрела» и «Собака» (эти изображения были черною краскою нарисованы посередине грота на обеих его сторонах), лейтенанту Б. Ф. фон Флотову, лейтенанту В. И. Богданову, лейтенанту К. К. Рамстету и седьмой — небольшой компании частных любителей. Все буера, исключая буеров фон Флотова, Рамстета и частного, имели обыкновенную буерную конструкцию, буер же г. фон Флотова со вставными резцами в коньках отличался от прочих еще и тем, что, имея решетчатую внутри нижнюю палубу, позволял сидеть в нем, спустив ноги внутрь буера. Буер г. Рамстета, имея также вставные резцы в коньках, был конструкции шведской, т. е. не что иное, как треугольник с решетчатой внизу палубою, и вместо мачты подъемный козел из двух дерев,

между которыми подымался обыкновенный гичешный парус. Буер этот, несмотря на свою красоту, не требовал особенного им управления, ходил и лавировал очень хорошо. Буер же любителей состоял из обыкновенной шлюпки с тендерским вооружением, приспособленной к полозьям с коньками. Все вообще буера имели постоянно поднятые вымпела, находясь же под парусами, носили кормовые флаги тех дивизий, в которых владельцы их состояли. По окончании катаний, происходящих отдельно каждым, но иногда и соединенно в ордере, буера становились в линию за Петербургскими воротами, ровняя свои кормы и имея равные между собою интервалы. Паруса относились домой или сохранялись в адмиралтейской будке, стоящей у ворот. Бегучий такелаж и снасти оставались на буерах, и не было примера, чтобы оный кто-либо крал или портил. Боязнь ли на посягательство чужого или казенного или уважение к собственности других были тому причиной? Этого решить не берусь.

«Буера». Литография из журнала «Всемирная иллюстрация», 1886 г.



Вот подробный список и краткое описание всех бывших тогда буеров. Из них на некоторых было не редкостью по гладкому льду с хорошим ветром прокатиться до Ораниенбаума минут в 10 или 12, а до Петербурга минут в 35 или в 40. Но снежные наносы, наплывные свех льда наросты и сквозные трещины, через которые иногда по необходимости приходилось с большим ходом переходить буеру, где он, подветренным коньком сильно в них врезавшись, моментально останавливался, причем почти всегда неизбежно ломал или нижнюю банку, или гик и даже мачту, и тогда с досадою приходилось кончать катанье и собственными силами тащить поврежденный буер на место, иногда за много верст. Других же более несчастных случаев при подобных авариях быть не могло, потому что в те времена стоять на подветренном коньке считалось почти преступлением, а сидеть на банке под гиком, распутившись и без постоянной предосторожности, признавалось непростительною оплошностью. Но, впрочем, был случай, выходящий

Главные размерения буера 30-х гг. XIX в.:

Для интересующихся историей буерного спорта важным будет то обстоятельство, что этот рассказ был подкреплен техническими характеристиками буера того времени. Показанные размеры, по воспоминаниям автора, принадлежали буеру князя Меншикова.

Длина между перпендикулярами 26' 10";
 Ширина между коньками 13' 8";
 Высота, или расстояние между поперечными досками 1' 5";
 Расстояние от заднего перпендикуляра до центра мачты 17' 8";
 Расстояние от переднего перпендикуляра до центра мачты 9' 2";
 Длина железных коньков по колодке 2' 4", высота их 3", толщина их 1";
 Ширина руля 1' 7";

Мачта: длина — всей мачты 29' (ее топа 6'), стеньги с флагштоком 21' (флагшток 3' 5"), гафеля 19' 5", гика 27', бушприта 24' 5" (вне буера 21' 4").

Грот: длина шкаторин — по мачте 18', по гафелю 17' 9", по гикю 26', по задней шкаторине 26' 6".
 Косой фок: длина шкаторин — передней 20' 6", задней 16' 10", нижней 11' 6".

Кливер: длина шкаторин — передней 36' 9", задней 18' 3", нижней 18' 6".
 Топсель: длина шкаторин — верхней 5' 2", передней 18' 6", задней 14' 6" и нижней 17' 6".



«Езда на буерах между Петербургом и Кронштадтом». Иллюстрация из журнала «Нива», 1891 г.

из ряда обыкновенных: катаясь на весьма тонком льду, буер шел недалеко от трещины, имевшей направление по его курсу; от тяжести буера и от напора ветра на подветренный конек отколовшийся под ним большой кусок льда, образовав полое пространство, повалил в него буер подветренной стороною, выгтащить который было не легко и не скоро, но дружными усилиями, с помощью двух ганшпугов, найтовных концов, лома и топора, без которых тогда ни один буер не выходил на катанье, буер был выгтащен без повреждений, но, имея мокрые паруса, отведен на место. При этой работе неизбежно пришлось промочить одежду, а потому более слабые здоровьем поплатились за это несколькодневною простудою. Имеющиеся два ганшпуга (ручные рычаги) и лом всегда находились между найтовными, положенными для большего крепления, чрез верхнюю и нижнюю поперечные доски, по обе стороны мачты, в некотором от нее расстоянии. Найтовные же концы, топор, свайка, кусок сала и проч. всегда сохранялись в ящике с задвижной крышкой, установленном позади мачты на нижней продольной доске, туда же ставился иногда и фитильный ночник с зажженным фитилем для закуривания сигар и трубок, ибо тогда различного устройства спичечниц и разнородных спичек еще не было, а трут, кремль и огниво мало кто из нас употреблял. Все здесь изложенное до того сохранилось в моей памяти, что, описывая оное,

я как будто рассказываю о чем-то недавнем, что и приписываю сильному впечатлению, оставившему во мне до сего времени след, вследствие тех приятных наслаждений, которые мне приходилось испытывать едва ли не сорок лет тому назад».

