



Перечитывая классику

Леонид Свенский

Несмотря на всевозможные экономические кризисы, прошедшие и прогнозируемые, количество катеров, парусных и моторных яхт в России стремительно растет. Немалая их часть имеет такие размеры, что перед счастливым владельцем немедленно встает вопрос о поиске экипажа, а, возможно, и капитана.

Давно прошли в нашей стране те времена, когда сразу несколько экипажей соревновались за право выйти в море даже на не слишком успешной в гонках яхте, к примеру, класса «Дракон». Уже не первый год довольные обладатели импортной чудо-яхты всерьез задумываются и об импорте экипажа для нее (и не только задумываются). Сейчас очень модно искать исторические корни в каждом мало-мальски важном занятии, так сказать, духовные скрепы. Поэтому неплохо бы постараться понять, как обстояли дела в нашем повседневном «яхтинге», скажем, 100 лет тому назад. Рука тянется к книжной полке со стоящим на ней классическим трудом Эша, изданным в 1895 году.

«Быть командиром яхты — желание вполне естественное для каждого владельца, однако здесь надо быть крайне осторожным... Знания нескольких командных выражений и поверхностного знакомства с навигацией далеко не достаточно, чтобы вести судно в более или менее продолжительное плавание...».

Итак, предположим, яхтсмен нанимает шкипера, поскольку не считает себя достаточно опытным. «Чтобы отличить шкипера или боцмана от остальной команды, к нему обращаются по имени и отчеству или прибавляя к фамилии «господин»».

Итак, шкипер найден, пользуется уважением владельца. И тут владельца постигает опасность. «Хозяин ни в коем





ской компании, не выходя из границ... можно с удобством “раздавить” не одну бутылку». И еще через страницу — опять о пьянстве, теперь уже наемного экипажа. «Пьянство на яхте ни в каком случае не может быть терпимо, о чем следует предупреждать каждого матроса при самом найме». Интересно, много ли «классику» встречалось таких матросов? В общем, после чтения этих рекомендаций преемственность поколений яхтсменов становится достаточно очевидной.

Кстати, рекомендации для гостей яхты также актуальны. «Поднявшись на судно, не лишне обтереть ноги об мат, положенный у трапа, а затем, не топчась понапрасну на палубе, лучше прямо спуститься в кокпит, где

случае не должен допускать, чтобы наемный шкипер сделался постепенно полновластным распорядителем яхты, как это нередко может случиться...». В этой ситуации владелец «...в конце концов очутится всецело в распоряжении своего шкипера, который будет его катать на яхте по своему усмотрению, назначая и выбирая удобные лишь для него места плаваний и бесконтрольно распоряжаясь судном». Любопытная закономерность: прошло больше 100 лет, но сколько подобных историй может рассказать современный владелец большой яхты про своего наемного капитана! Я, например, наслушался их немало.

К матросам для яхты Эш предъявлял высокие требования. «Он должен быть таким же хорошим моряком, как лучший матрос коммерческого флота, и в то же время приучен к порядку, чистоте и дисциплине, как матрос военный». Есть подозрения, что найти подобных матросов и сейчас, и тогда — дело непростое.

Кстати, каков же был портрет яхтсмена конца XIX века, так сказать, «сливок» российской аристократии? «Спокойное, сдержанное поведение, характеризующее истинного джентльмена, скорее даст возможность внушить в посторонних хорошее мнение о себе и парусном спорте», — писал Эш. А что, у людей, далеких, так сказать, от яхтинга, было какое-то неправильное мнение о парусном спорте? Как ни странно, да! Именно поэтому Эш настоятельно советует «...искоренять ходящее в публике представление, будто парусный спорт — не дело, достойное порядочных людей, а просто лишний предлог для шалопаев празднично проводить время и при каждом удобном случае напиваться до забвения приличий». Любопытно, что последнее особенно беспокоит «классика». Через несколько абзацев он пишет: «Ни один уважающий себя яхтсмен не может позволить, чтобы из кокпита или с юта его яхты раздавались нестройные крики, шум и пьяные песни, как видимые признаки происходящего на яхте пьянства... В крайнем случае, можно найти укромное место внутри судна, где, в приятной друже-

уже осведомиться, можно ли ходить по палубе так или надо заменить свою обувь особыми башмаками. На каждой благоустроенной яхте, хозяин которой заботится о палубе своего судна, имеется обыкновенно к услугам гостей в числе прочего инвентаря несколько пар подобных башмаков».

Вам, наверное, хорошо знакомо стремление наших сограждан украшать свои яхты самыми невероятными флагами, например, пиратским, российского ВМФ, советского ВМФ и т. д.? Думаете, это свежая выдумка? Как бы не так! «... Не допускается и крайне шокирует настоящего моряка ношение каких-либо фантастических флагов — именных, призовых, флагов других наций. Подъем чужого национального флага допускается только в бытность в иностранном порту...»

У читателя, терпеливо изучившего выдержки из классической книги Эша, может возникнуть резонный вопрос: что хотел сказать автор этого странного набора цитат? В принципе — ничего, кроме банальной истины, что, оказывается, из нового в нашей жизни — главным образом техника, но не люди, с их проблемами и привычками...



Иллюстрации: журнал Punch

