



Кубок командора

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

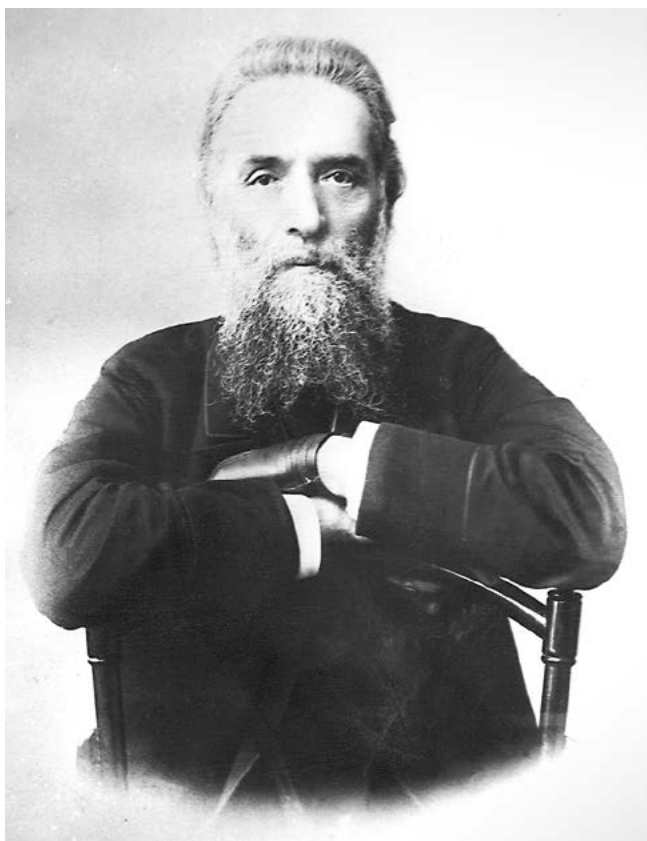
Тем, кто хоть немного интересовался историей отечественного парусного спорта, известно, что до революции 1917 года в России проводились многочисленные соревнования, учрежденные различными частными лицами. И среди них особенно выделялись состязания на кубок Михаила Ильича Кази, которые оказали заметное влияние на состав флота российских и финляндских гоночных яхт.

В 1890 году командор Санкт-Петербургского речного яхт-клуба М. И. Кази принес в дар клубу великолепный серебряный кубок, жертвуя его как почетный переходящий приз для особых состязаний. Цель учреждения Кубка заключалась в развитии конструкции небольших яхт с умеренной осадкой — как наиболее пригодных для плавания в условиях Невской губы. Правила проведения этих соревнований были выработаны гоночным комитетом яхт-клуба и утверждены 30 ноября 1891 года. Кубок должен был разыгрываться между яхт-клубами Финского залива, и каждому из них предоставлялось право выставить на состязание одну лишь лодку длиной по ватерлинии не более 25 футов и осадкой не более 7 футов. Название яхты-защитника объявлялось не позднее чем за 10 дней до гонок. Кубок переходил во владение яхт-клуба, судно которого побеждало в состязании.

Человечище

Михаил Ильич Кази (1839–1896) был человеком удивительнейшим! Не могу отказать себе в удовольствии хоть коротко, но познакомить с ним читателя.

Кази происходил из семьи греческих дворян, перешедших на российскую службу в период русско-турецкой войны 1768–1774 годов. С морем он был связан всю свою жизнь. Родился в Севастополе, учился в Черноморском юнкерском училище в Николаеве, служил в Черноморском флоте. Выйдя в отставку, он занимал высокие должности на гражданской службе. Острый ум, блестящее ораторское мастерство, честность, предприимчивость позволили ему сделать блестящую карьеру и быть вхожим в высшие аристократические круги государства.



В 1877 году Казы был назначен директором Балтийского судостроительного завода в Петербурге. Предприятие в то время влячило жалкое существование, поговаривали о его закрытии. Казы умело реорганизовал его, сделав за несколько лет одним из передовых заводов Европы.

«Завод — это не машины, это люди», — говорил Михаил Ильич, и его забота о простых рабочих была удивительна для того времени. Казы устранил штрафы, ввел систему поощрения, увеличил премии за добросовестный труд. По случаю закладки судов и спуска их на воду проводились общезаводские праздники. На предприятии ввели форменную одежду, заработала ремесленная школа, заметно поднялась заработная плата рабочих.

Это было время появления в ВМФ России броненосных кораблей, и многие из них сошли со стапелей Балтийского завода. При М. И. Казы на заводе были построены крейсера «Минин», «Герцог Эдинбургский», «Владимир Мономах», «Адмирал Нахимов», «Память Азова», яхта «Полярная Звезда». При нем была начата постройка «Рюрика».

Писатель Александр Валентинович Амфитеатов, которому посчастливилось

Постройка яхты на Балтийском заводе

быть хорошо знакомым с Казы, так вспоминал о нем в своих мемуарах: «Казы был монархист — и, пожалуй, самый умный монархист, какого мне случалось встречать: монархист-либерал, с большими, ясными, твердыми патриотическими планами. В западноевропейском монархическом государстве такой голове цены не было бы, и он стоял бы во главе правительства. Но на русскую государственную карьеру он был непригоден — по совершенной неспособности к рабству, к компромиссам с самодержавною волею, с обязательством чтить в монархе живое божество...

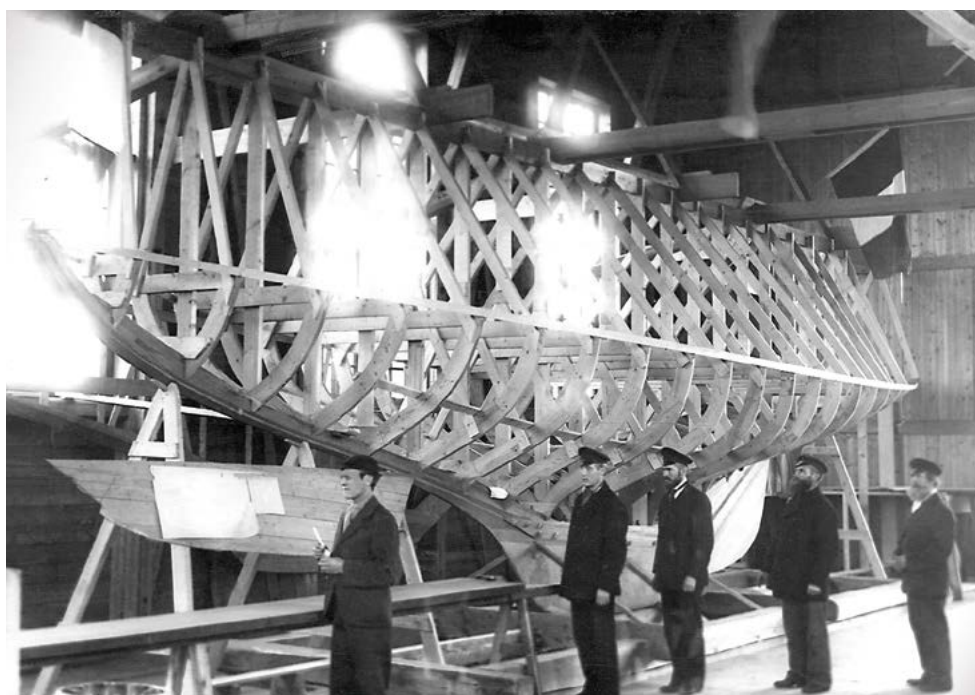
...Он говорил, что в России человек в состоянии быть действительно полезным обществу только сам по себе — энергическим развитием частной инициативы, размножением и распространением знаний, в особенности технических, и изучением своей страны, до сих пор едва ведомой».

Принимая горячее участие в рассмотрении вопросов по развитию судоходства в России, Казы всегда ставил на первое место образование моряков. Он требовал учреждения судоходных училищ, коренного преобразования действующих морских классов, ограждения русского мореплавания от иностранной конкуренции и уменьшения любого рода денежных сборов с судовладельцев.

В 1890 году Михаил Ильич Казы стал командором Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, и учрежденный им Кубок должен был всячески способствовать развитию парусного спорта, который он считал полезным, нужным и важным.

Вернуть во что бы то ни стало!

С 1891 по 1893 год никто не вызывал Санкт-Петербургский речной яхт-клуб на состязание. Но весной 1894 года стали ходить слухи, что финляндцы из Выборгского парусного общества решили помериться силами с петербургскими яхтсменами, вступив в борьбу за Кубок Казы. Интересно, что претендентом выступала хорошо известная петербуржцам яхта «Гуцу», построенная в Англии и до недавнего времени числившаяся среди яхт Речного яхт-клуба. Защитником Кубка назначили яхту «Орнсей», построенную в 1891 году в Шотландии.





Гонка состоялась 10 июля при прекрасной погоде и юго-западном ветре силой 3–4 балла. Дистанция длиной 24 мили была выставлена между Елагинским маяком, Петергофом и Кронштадтом. На лавировке к Петергофу яхты шли вровень, «Орнсей» был чуть впереди, но незадавшаяся замена кливера на нем вывела вперед Выборгскую лодку. Ходовые качества судов оказались очень близкими, и «Гупу», не потеряв на полных курсах лидирующего места, стал победителем гонки. В соответствии с правилами соревнований кубок был увезен в Выборг.

Подобного исхода петербургские яхтсмены никак не ожидали. Эта проигранная гонка многих задела за живое, и в Речном яхт-клубе возвращение Кубка Кази стало делом чести.

В 1895 году член Речного яхт-клуба А. Ф. Мертенс приобрел в Англии новую яхту «Ред Лансер» и сообщил о своем желании вызвать Выборгское парусное общество на состязание. Вызов был принят, и защитником Кубка Выборгцы выставили прекрасного ходока, новейшую по тем временам яхту «Вендетта».

С погодой не повезло: очень слабый ветер переменных направлений свел на нет гонку. Однако «Вендетта» финишировала первой и свою роль защитника выполнила — кубок остался в Выборге.

Выборгцы были настолько обескуражены, что два года не посылали финляндцам вызов. Решив, что в Речном яхт-клубе «Вендетте» нет достойных соперников, члены клуба объявили подписку на приобретение в Англии новой гоночной яхты. Идея была воспринята положительно, и к началу лета 1898 года лодку доставили в Санкт-Петербург. Спущенная на воду в 1897 году, эта современнейшая на то время яхта за свой первый гоночный сезон взяла в Англии множество призов.

Выборгцы, прекрасно понимая серьезность положения, не рискнули выставить прежнего победителя, а построили специально для гонок новую яхту с выдвижным килем по проекту американского конструктора Дэгена. Ее назвали «Герриком».

«Гвендолин» (яхта петербуржцев) прибыла на место соревнований в Выборг в сопровождении целой эскадры яхт Санкт-Петербургского речного яхт-клуба. За рулем был известный спортсмен Я. Л. Фансмит.

Гонка проходила на Гранзундском рейде, дистанция составляла 20 миль. Юго-западный 4-балльный ветер благоприятствовал более тяжелой английской яхте. Она и была на финише первой, но по пересчету, а гонка проводилась с гандикапом, победителем стал «Геррик», хотя он и отстал от «Гвендолин» на 15 минут.

Очередное поражение подстегнуло столичных яхтсменов искать причину неудач не только в конструкции яхт, но и в умении ими управлять. В свою яхту они верили свято и вновь выставили ее претендентом в 1899 году. А вот выбор соперников удивил:

честь защищать Кубок они предоставили старой «Вендетте». Хотя, стоит сказать, что к тому времени спортивное мастерство ее команды сильно возросло — яхта взяла несколько почетных призов на других соревнованиях, а кроме того, ее владелец внес в конструкцию некоторые изменения, дающие ей большие шансы на успех.

Гонка, назначенная на 5 июля, не состоялась из-за штиля и была перенесена на 1 августа. На этот раз все получилось. Свежий северный ветер был хорош для обеих яхт. И хотя не-



которое время лидировала Выборгская яхта, «Гвендолин», несмотря на более низкий балл по гандикапу, обошла ее на 6 минут. Это была долгожданная победа Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, и почетный приз вернулся в клуб после пятилетнего отсутствия.

Резня в Невской губе

В 1900 году Выборгцы снова прислали вызов, но имя претендента долгое время держалось в секрете. Речной яхт-клуб решил оставить защитником «Гвендолин». Незадолго до соревнований стало известно и имя соперника — Выборгские яхтсмены выбрали среди своих судов яхту «Гайдэ».

20-мильная дистанция в Невской губе была традиционно выставлена между Елагинским маяком, Кронштадтом и Петергофом. Экипаж «Гвендолин» составляли пять человек, на «Гайдэ» было четверо. Западный ветер свежел, и на Выборгской яхте, имеющей очень большую площадь парусов, еще при подходе к месту старта взяли рифы.

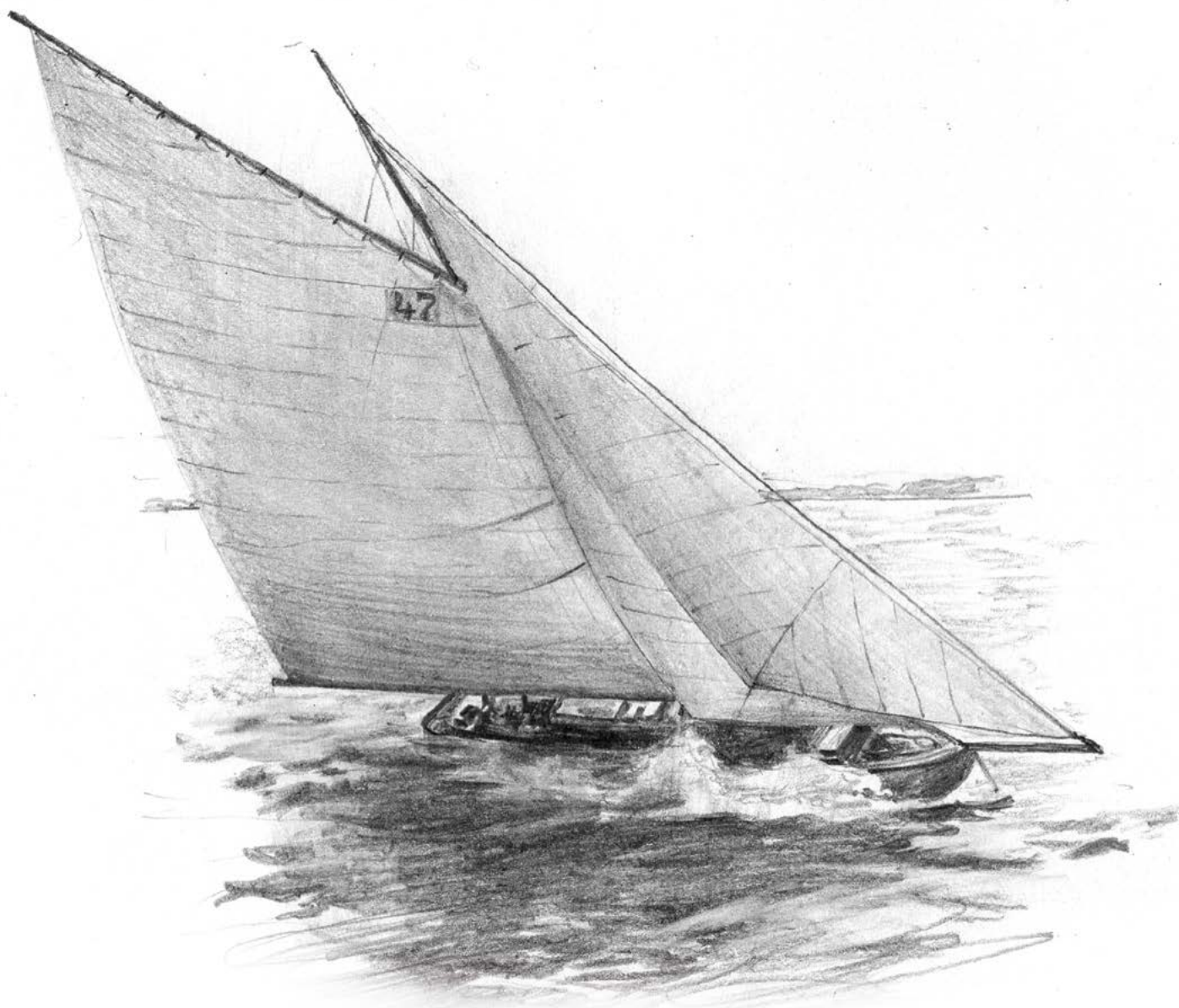
Яхты стартовали практически одновременно. На длинной лавировке к Кронштадту «Гвендолин» сильно ушла вперед, оторвавшись от преследователя на 21 минуту, при

том, что ей было необходимо «привезти» сопернику лишь пять из них. После огибания поворотного буя петербургская яхта только увеличивала разрыв, и когда финишировала, ее соперник едва виднелся на дистанции. Это был настоящий разгром! «Гвендолин» была особенно хороша при сильном ветре, и свежая погода способствовала успеху яхты. Тем удивительнее, что на следующий год Выборгцы в качестве претендента вновь заявили свою прежнюю лодку.

«Гайдэ» благодаря значительной площади парусов имела прекрасный ход в слабый ветер. Расчет был именно на то, что в июле чаще всего такие ветра и дуют, а значит, шанс обойти «Гвендолин», которая более хороша при свежих ветрах, есть.

Несмотря на то что гонка 1901 года была назначена на будний день, зрителей собралось много. Клубная паровая яхта «Первенец» была полна гостей. Среди петербуржцев царил радостное оживление, ведь слабый северный ветер, дующий с утра, обещал усилиться. Старт гонке давали несколько иначе, чем сегодня: отсчет времени шел с момента пересечения каждой яхтой стартовой линии. Первой стартовала «Гвендолин», спустя 40 секунд линию пересекла





«Гайдэ». Ветер понемногу заходил к западу, и на лавировке, уже на первом галсе, Выборгская яхта, взяв круче к ветру, выиграла 30 секунд. Но «Гвендолин» быстро реабилитировалась и, несмотря на слабый ветер, прекрасно прошла лавировку. У Кронштадта разрыв между соперниками составлял 5 минут 26 секунд, хотя по пересчету у «Гайдэ» еще оставалась фора в 32 секунды. Петербургские болельщики на «Первенце» расслабились, никто из них уже не сомневался в победе своей яхты, все были уверены, что эти секунды она легко наберет.

От Кронштадта до Петергофа лодки шли на фордевинд. На обеих быстро поставили балуны и балун-кливеры. Ветер продолжал стихать, тем не менее «Гвендолин» продолжала увеличивать отрыв, сократив отставание с учетом гандикапа еще на 16 секунд. Волнение на пароходу усиливалось. У людей с хронометрами в руках скапливались болельщики без оных, взгляды металась от часовых стрелок к скользящим в галфвинд яхтам, посверкивали линзы биноклей. Ажиотаж по мере приближения их к финишу увеличивался. Считать секунды для определения победителя в парусных соревнованиях было еще непривычно. И вот «Гвендолин» пересекла финишную черту. Но тут ветер стал на глазах свежеть, помогая Выборгской яхте наверстать упущенные мгновения. Она шла все быстрее и быстрее, разрыв сокращался...

Горю столичных жителей не было предела — всего 15 секунд по пересчету позволили финляндцам вновь увести Кубок Кази с собой.

И ДАЛЬШЕ, ДАЛЬШЕ, ДАЛЬШЕ...

Накал соревновательных страстей был так велик, что яхт-клубы, желающие заполучить заветный трофей, покупали и строили современные яхты, совершенствовали их конструкции, а яхтсмены оттачивали гоночное мастерство. Позже в состязание включились члены парусного общества «Айристо» из Або (Турку), а также яхтсмены Санкт-Петербургского парусного клуба. Борьба продолжалась вплоть до 1916 года, причем в последние четыре навигации кубок разыгрывался среди яхт 7-метрового американского класса.

Борьба за Кубок Кази всегда носила острый характер и велась с переменным успехом: шесть раз выигрывал Речной клуб и восемь — парусные общества Финляндии (семь раз — Выборгское и один раз — Абоское).

Значение Кубка Кази для российского парусного спорта оказалось очень высоко, ведь благодаря ему началось азартное соревнование между петербургскими и финляндскими яхт-клубами, которое было совершенно необходимо в деле становления этого вида спорта.

К сожалению, автору неизвестна судьба самого кубка. Редакция будет благодарна за любую информацию о нем.

