

Барон Каульбарс и его «Перелом»

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

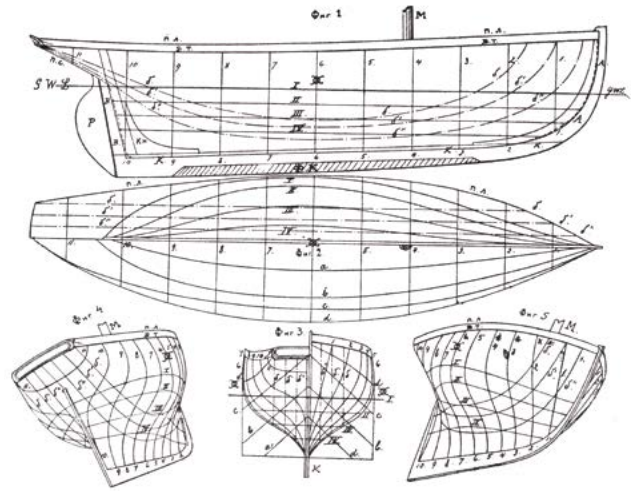
Яхта была построена в 1890 году, годом раньше заокеанской «Глорианы», но многие «революционные» черты, свойственные знаменитой американской лодке, считавшейся родоначальницей нового типа парусных судов, в ней уже присутствовали.

Русский баронский род Каульбарс был вписан в дворянский матрикул Эстляндской губернии и прослеживается с начала XVI века. В XVIII веке род разделился на две ветви, старшая из которых, дворянская, владела поместьями Меддерс и Рагафер в Эстляндии, младшая, баронская, проживала в Швеции. Со временем Каульбарсы заняли видное положение как в Швеции, так и в России. Среди них было много военных и географов.

Барон Карл Германович (Васильевич) Каульбарс, закончив в 1877 году Пажеский Его Величества корпус и получивший назначение в 8-й драгунский Астраханский полк, шел по проторенному пути своих предков и ближайших родственников. Во всяком случае, его увлечение парусным спортом свидетельствовало о семейном равнодушии к географии: на своей яхте он совершал длительные и дальние плавания.

Иол «Аля», принадлежавший барону, был, как говорили в те времена, «судном, снабженным всею суммой крейсерских удобств». Яхта эта возбудила в свое время в России всеобщий интерес. Она стала представительницей нового типа парусных судов, родоначальником которого считается заокеанская яхта «Глориана» конструктора Херрисхофа, спроектированная и построенная в 1891 году.

Многие высмеивали «Глориану» в процессе создания, считая, что яхта будет крайне неудачной, но уже первые ее выступления в гонках произвели настоящую сенсацию. Ее конструкция шла вразрез с устоявшимися на то время традициями в конструировании яхт. Все удивляло знатоков — длинные свесы, большое заглубление балласта и относительно короткая ватерлиния сильно отличали ее от других. Поражала и форма носовой части: ложкообразный форштевень входил в воду под большим углом. Именно этой особенности стали приписывать главную роль в успехах яхты на гоночных дистанциях. Кроме того, что судно было действительно быстроходным, оно хорошо лавировало на волнении. Стоит отметить, что Херрисхоф проектировал свою

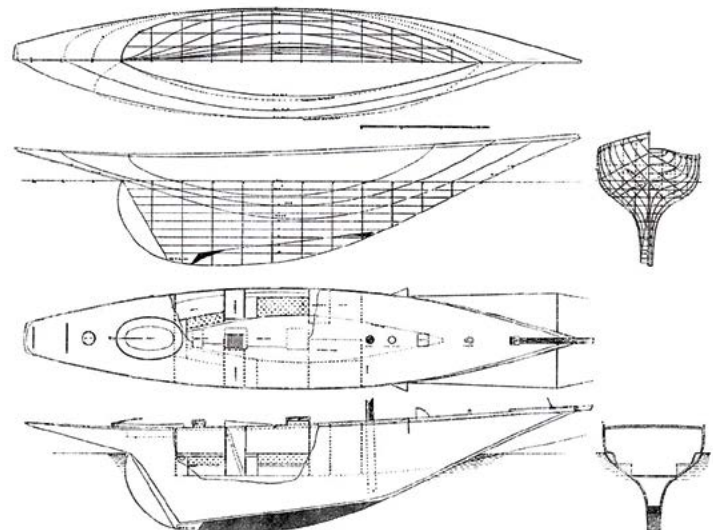
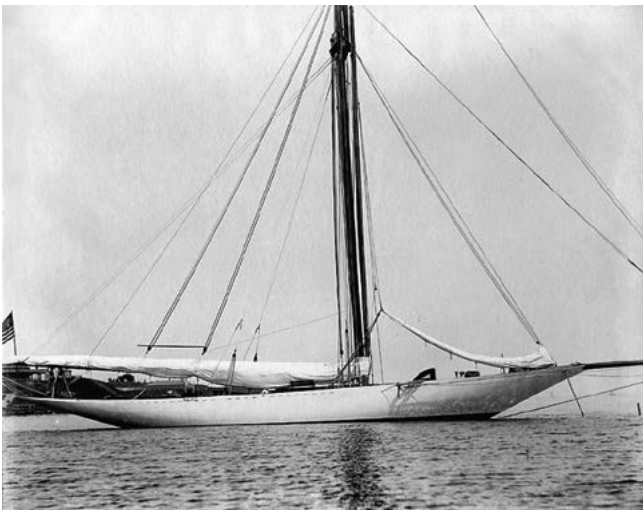


Конструкция яхт середины XIX века практически являлась калькой небольших военных, промысловых или грузовых судов

«Глориану», используя «слабое место» в правилах обмера. Он строил большую лодку на короткой ватерлинии, но новая конструкция оказалась столь успешной, что надолго определила направление конструирования яхт во всем мире.

Интересно, что «Аля» была построена в 1890 году, раньше, чем «Глориана», но многие «революционные» черты, свойственные знаменитой американской лодке, уже присутствовали в конструкции этой русской яхты. «Аля» строилась на верфи Blekholmen в Гельсингфорсе по чертежам талантливого русского конструктора В. В. Штalia, при непосредственном и активном участии самого барона. Ее длина составила 18,59 м, ширина 3,87 м, осадка 2,96 м. Яхта имела водоизмещение 27 тонн и, вооруженная иолом, несла паруса общей площадью 195 кв. м.

Возможно, именно интерес русских яхтсменов к новшествам, отразившимся в этом проекте, стал причиной последующего переименования яхты в «Перелом». Это имя сим-



Конструкция «Глорианы» шла вразрез с устоявшимися на то время традициями в конструировании яхт. Все удивляло знатоков — длинные свесы, большое заглубление балласта и относительно короткая ватерлиния сильно отличали ее от других



волизировало новое направление в конструировании яхт.

В этой истории есть еще один очень любопытный момент. В 1892 году на верфи Vlekholmen, одной из самых известных на Балтике, специализирующихся на строительстве яхт, начал работать молодой немецкий конструктор Макс Эртц, приехавший туда по приглашению Штала. Позже, до своего возвращения в Германию в 1894 году, он проектировал яхты в Санкт-Петербурге под покровительством Г. В. Эша. Кто знает, насколько большую роль сыграла в жизни талантливого немецкого конструктора эта стажировка в России? Во всяком случае, Макс Эртц, гениальный немецкий конструктор яхт и катеров, — одна из величайших фигур в истории европейского судостроения.

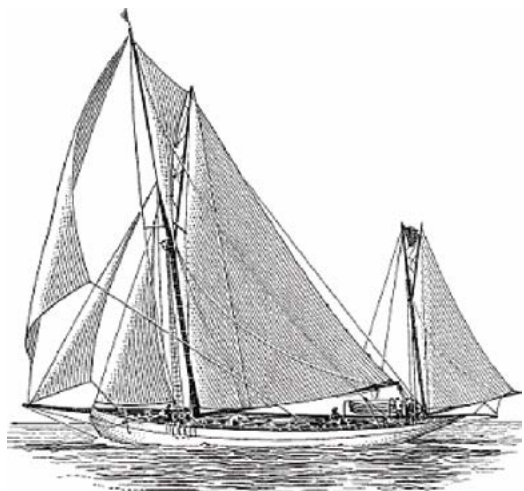
Вернемся к героям нашего повествования. Первоначально яхта базировалась в Санкт-Петербургском Речном яхт-клубе, потом, с момента его образования в августе 1894 года, в Невском яхт-клубе, куда ушла группа яхтсменов, решивших создать общество, «где бы парусный спорт мог

культивироваться вполне самостоятельно». Первые номера нового яхт-клуба получили большие яхты, в том числе и «Аля» барона Каульбарса. С 1902 года он стал действительным членом Санкт-Петербургского парусного клуба, и яхта — уже под именем «Перелом» — прописалась там.

Все свободное время барон проводил на лодке. Практически каждое лето «Перелом» совершал дальние плавания, открывая новые и посещая давно полюбившиеся места на Балтике. Свои путешествия барон не ленился описывать в издаваемых небольшими тиражами брошюрах, подробно рассказывая в них обо всем увиденном и пережитом. Крейсировал он много, летом «Перелом» обычно базировался в Гельсингфорсе и оттуда ходил по Балтике в Нарву, Ревель, Гапсаль, Ригу. Достаточно часто яхта бывала в Стокгольме. Любимыми местами стоянки были и острова восточной части Финского залива: Гогланд, Лавансари, архипелаг Бьёрке.

Чтобы представить себе интенсивность плаваний барона, предлагаю подробнее ознакомиться лишь с одной его навигацией. В 1907 году «Перелом» пришел из Гельсингфорса в Санкт-Петербург, откуда по Неве поднялся в Ладожское озеро, практически открыв своим плаванием эту интересную акваторию для петербургских яхтсменов. Любопытно, что вверх по Неве яхта шла под парусами, преодолевая под ними и Ивановские пороги, и Кошкинский фарватер. Пройдя вдоль западного берега Ладоги, яхта посетила острова Конец и Валаам, зашла в Сердоболь (Сортавала) и, спустившись вдоль восточного берега, замкнула круг по озеру. После недолгой стоянки в Петербурге «Перелом» пошел в Гельсингфорс, а оттуда в Стокгольм.

В столице Швеции на борту произошел «бунт»: наемный экипаж покинул яхту, оставив «Перелом» без команды. На судне, кроме барона, в тот момент находилась его племянница с тремя подругами и кухарка. Брат шведских матросов фон Каульбарс не захотел и предложил девушкам





Парусное вооружение иол долго оставалось очень популярным для крейсерских яхт

из пассажиров перейти в состав команды, на что те с удовольствием согласились — эмансипация уже начинала свое победное шествие по Европе.

Возвращение в Гельсингфорс оказалось нелегким. В самом начале плавания выдалась штормовая погода, и на «Переломе» приходилось один за другим брать рифы. Я не могу представить себе, как работали в таких условиях девушки, привыкшие носить корсеты и шляпки! Но факт остается фактом: «пассажирки отлично выучились кораблевождению и в открытом море, и в шхерах, а также работам с парусами и якорем». Этим приключением программа навигации 1907 года не закончилась. Придя в Гельсингфорс, барон нанял двух матросов и ушел на Гогланд, откуда отправился в Нарву и далее в Або (Турку), потом опять в Стокгольм, в Кальмар и Копенгаген. Шторма преследовали яхту на всем пути. В Балтике «Перелом» потерял стеньгу, штормовал сутки южнее острова Эланд. Возвращаясь из Копенгагена, яхта посетила Висбю и отправилась на зимовку в Або, пройдя за навигацию 2500 миль.

По свидетельству составителей «Памятной книжки Санкт-Петербургского парусного клуба 1898–1912 гг.», «Перелом» барона К. Г. Каульбарса в период только с 1902 по 1911 гг. прошел около 15 000 миль.

К сожалению, о личной жизни Карла Германовича Каульбарса сохранилось очень мало сведений. Известно, что он был равнодушен к литературе и даже брался править Льва Николаевича Толстого, выпустив брошюру, целью которой было «уничтожение явных противоречий в “Живом трупе” в строгом согласии с указанной самим Л. Толстым идеей и целью пьесы!». Известно, что он был автором брошюры «Современная школа и семья и их последствия», активным сторонником трезвого образа жизни. Карл Германович даже предлагал следующие радикальные меры в борьбе с пьянством:

1) Пьянство и водку оба необходимо уничтожить, ибо водка никому не нужна — разве аптеке — только с разрешения врача.

2) Государство должно увеличить свой доход, а вовсе его не уменьшать... Это вполне возможно, ибо с богатого и трезвого прямым налогом можно взять «больше и легче...». Кстати, он подписывал многие свои произведения псевдонимом Конструктор «Переломов».

О русской «революционной» яхте нам тоже мало что известно. Разве что чертежи других проектов, созданных В. В. Шталем в конце XIX века, красноречиво свидетельствуют, как сильно менялся взгляд яхтенных конструкторов того времени на идеальное судно.

Этой публикацией мы лишь чуть приоткрыли еще одну страницу нашей истории и будем очень рады сведениям, позволяющим ее дополнить.

