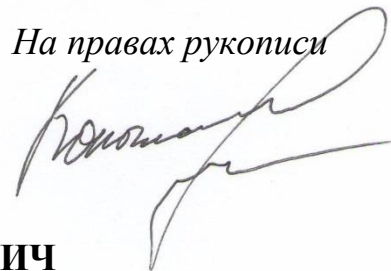


*На правах рукописи*



**КОПЫЛОВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЭСТЛЯНДСКОГО  
ИМПЕРАТОРСКОГО ЯХТ-КЛУБА  
(1888 – 1917 гг.)**

Специальность 5.6.1. Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Тамбов – 2021

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Воронежский государственный  
технический университет»

**Научный руководитель:**

доктор исторических наук, доцент  
**Ершов Богдан Анатольевич**

**Официальные оппоненты:**

**Гостев Руслан Георгиевич**  
доктор исторических наук, профессор,  
ООО «Научно-исследовательский центр  
«Еврошкола», главный редактор журнала  
«Берегиня-777-Сова»;

**Бахтин Виктор Викторович**  
кандидат исторических наук, доцент,  
учитель истории и обществознания МБОУ  
«Гимназия имени академика Н.Г. Басова  
при ВГУ».

**Ведущая организация:**

ФГБОУ ВО «Курский государственный  
университет».

Защита диссертации состоится «31» августа 2021 г. в 10:00 часов на заседании диссертационного совета 99.2.052.03 на базе ФГБОУ ВО «Липецкий государственный педагогический университет имени П.П. Семенова-Тян-Шанского», ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет», ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина» по адресу: 392000, г. Тамбов, ул. Советская, д. 6. каб.202 (зал заседаний диссертационных советов).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Тамбовского государственного университета имени Г.Р. Державина и на сайте ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина» <http://www.tsutmb.ru>.

Автореферат диссертации разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 года

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Жуковская Наталия Юрьевна

## Общая характеристика работы

**Актуальность темы** исследования определяет малая изученность российского дореволюционного спорта. Особенно злободневным аспектом темы является прямая связь спорта с политикой уже на стадии становления российского спортивного движения во второй половине XIX – начале XX вв. Изучение положительных и негативных последствий этих связей может иметь значение для понимания современного российского спорта, сохраняющего существенную зависимость от государства и испытывающего прямое влияние отдельных политиков. Эстляндский Императорский яхт-клуб был одним из крупнейших водноспортивных обществ во второй половине XIX – начале XX вв. Яхт-клуб представлял собой сложную организационную структуру, включавшую пристани для яхт, помещения для собраний членов спортивного общества, маломерные плавучие средства и профессиональных сотрудников. Ко второй половине XIX в. в российском обществе сложились устойчивые исторические традиции по формированию аристократических яхт-клубов в губернских городах Российской Империи. С самого момента своего создания Эстляндский морской яхт-клуб стал культурным и спортивным центром дворянства и купечества прибалтийских губерний России. Покровителями спортивного общества являлись представители правящей императорской фамилии, что свидетельствовало о влиянии Эстляндского морского яхт-клуба не только на общественную, но и на политическую жизнь. В начале XX в., благодаря растущей инфраструктуре и расширяющейся программе спортивных состязаний, Эстляндский морской яхт-клуб приобретает не только всероссийское, но и международное значение. О неуклонном росте влияния спортивного общества на повседневную жизнь Прибалтийской губернии России свидетельствует и последовавшее в 1913 г. разрешение носить яхт-клубу титул «Императорский». Возвращение исторической памяти об Эстляндском Императорском яхт-клубе затрагивает целый ряд важных научных проблем: становление российского парусного и гребного спорта, взаимодействие яхт-клуба и государственной власти в обеспечении спортивного и культурного досуга населения Прибалтики, сотрудничество прогермански настроенной элиты прибалтийского общества с военными и политическими структурами Германской Империи в период Первой Мировой войны.

Важным моментом представляется анализ взаимодействия спортивной организации и официальной государственной власти в начале XX в. на территории прибалтийских губерний в связи с неоднократным впоследствии обострившимся национальным вопросом. Отдельно необходимо выделить проблему взаимодействия государственных структур Российской Империи и Эстляндского Императорского яхт-клуба как представителей официальной власти гражданского общества.

Поэтому богатейший опыт организации Эстляндского Императорского яхт-клуба необходимо учитывать при создании спортивных организаций как на федеральном, так и на местном региональном уровне.

**Объект исследования** – водные спортивные общества России до 1917 г.

**Предмет исследования** – организация и деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

**Хронологические рамки исследования** охватывают время организации и профессиональной спортивной и общественной деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба, т.е. 1888 – 1917 гг. В 1888 г. спортивная организация была сформирована как Эстляндский морской яхт-клуб, а в 1913 г. общество получило право именоваться «Императорским». Профессиональная деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба завершилась вместе с государственным строем Российской Империи в 1917 г., хотя уже с 1916 г. спортивная организация официально свернула свою деятельность на территории российской Прибалтики. Несмотря на это, все денежные средства и уставные документы Эстляндского клуба были переведены в Москву в связи с германской оккупацией Прибалтийской губернии. Если говорить о возможном расширении хронологических рамок диссертационного исследования, то в работе затрагивается существование яхт-клуба независимой Эстонии и работа советских яхтсменов после Великой Отечественной войны. Дело в том, что в обоих случаях в спортивной деятельности участвовали кадры, воспитанные Эстляндским Императорским яхт-клубом.

**Территориальные рамки исследования** включают территорию прибалтийских губерний Российской Империи во второй половине XIX – начале XX вв. где располагалась инфраструктура Эстляндского Императорского яхт-клуба. Отдельно необходимо отменить российские и иностранные порты, которые посещали почетные и действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба во время дальних морских походов с экскурсионными целями и для участия в спортивных мероприятиях российского и международного уровня.

**Степень изученности темы.** Вся историография Эстляндского Императорского яхт-клуба подразделяется на три периода:

Первый этап: дореволюционный (1888 – 1917 гг.);

Второй этап: советский (1917 – начало 1990-х гг.);

Третий этап: современный (с начала 1990-х гг. по настоящее время).

Дореволюционный этап историографии обеспечен значительным количеством публикаций. В начале нужно отметить целый ряд заметок в популярной газете в прибалтийских губерниях Российской Империи до 1917 г. «Ревельский Вестник»<sup>1</sup>. Помимо этого, есть публикации в Санкт-Петербургской

<sup>1</sup>В Ревельском яхт-клубе // Ревельский вестник. – 25 июня 1913 г. (№ 256) – С. 2.; Высочайшая милость Эстляндскому яхт-клубу // Ревельский Вестник. – 28 января 1913 г.

газете «Яхта»<sup>2</sup>. Появились книжные издания М.Я. Васильева и К.Е. Кометса<sup>3</sup>. В своих работах дореволюционные авторы рассматривали проблемы становления парусного и гребного спорта в начале XX в. В целом можно сказать, что они обозначили проблему становления парусного и гребного спорта в начале XX в. Применительно к нашей теме можно сказать, что публикации того времени ввели в оборот широкую информацию о формировании и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба, которая в дальнейшем стало основой для научного изучения проблемы.

Советский период историографии содержит внушительное количество научных трудов, правда, многие из них имеют только косвенное отношение к теме нашего научного исследования. Здесь выделяются книги и популярные издания В. Гловацкого<sup>4</sup>, Л.А. Зарембы<sup>5</sup>, К. Каракулина<sup>6</sup>, С.В. Коробкова<sup>7</sup>, Х.А. Куйвыгина<sup>8</sup>, И.Н. Кулика<sup>9</sup>, И. Леженина<sup>10</sup>, Б.Б. Лобача-Жученко<sup>11</sup>.

Возникновение глубокого интереса к истории водного спорта в Российской Империи происходит только на современном этапе отечественной историографии. Прежде всего, нужно отметить ряд общих работ К. Бисона<sup>12</sup>, С.Ю. Борисова<sup>13</sup>, Б.Р. Голощапова<sup>14</sup>. Монографическую работу и целый ряд научных статей по истории Воронежского Петровского яхт-клуба издал А.О. Коробчук<sup>15</sup>. Еще одним воронежским ученым, исследовавшим сотрудничество

(№ 122). – С. 2.; Высочайшая телеграмма яхт-клубу // Ревельский вестник. – 11 июня 1913 г. (№ 221). – С. 2.; Императорский приз // Ревельский Вестник. – 13 июня 1914 г. (№ 504). – С. 2.; Конкурс аэропланов // Ревельский Вестник. – 26 августа 1912 г. (№ 1). – С. 2. и др.

<sup>2</sup>Внутренние известия // Яхта. – 1877. – № 31. – С. 3 – 4.; Годовой обед Санкт-Петербургского речного яхт-клуба // Яхта. – 1877. – № 11. – С. 1 – 2.

<sup>3</sup>Кометс К.Е. Лыжный и лыжно-парусный спорт / К.Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1904. – 66 с.; Кометс К.Е. Лыжный, лыжно-парусный и лыжно-саночный спорт / К. Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1910. – 96 с.

<sup>4</sup>Гловацкий В. Увлекательный мир парусов: Очерки по истории парусного спорта / В.Гловацкий. – М., 1979. – 312 с.

<sup>5</sup>Заремба Л.А. Водный туризм в СССР / Л.А. Заремба. – Москва, 1986. – 62 с.

<sup>6</sup>Каракулин К. Дальние плавания на яхтах / К. Каракулин. – М., 1955. – 92 с.

<sup>7</sup>Коробков С.В. ОСВОД: задачи, структура, основные направления работы / С.В. Коробков. – М.: Изд: Московский рабочий, 1977. – 45 с.

<sup>8</sup>Куйвыгин Х. А. История «Ордена Смелых Парусников» / Х.А. Куйвыгин // Катера и яхты. – 1966. – Вып. 6. – С. 137 – 138.

<sup>9</sup>Кулик И.Н. Водные виды спорта в ДОСААФ / И.Н. Кулик. – М., 1964. – 86 с.

<sup>10</sup>Леженин И. Гребной спорт / И. Леженин. – Воронеж, 1921. – 16 с.

<sup>11</sup>Лобач-Жученко Б.Б. Морские плавания на парусных яхтах / Б.Б. Лобач-Жученко. – М., 1956. – 175 с.

<sup>12</sup>Бисон К. Выживание на море / К. Бисон. – М.: Изд: ФАИР-ПРЕСС, 2004. – 402 с.

<sup>13</sup>Борисов С. Ю. История парусного спорта России. 300 лет. 1718 – 2018 / С.Ю. Борисов. – М., 2018. – 271 с.

<sup>14</sup>Голощапов Б.Р. История физической культуры и спорта / Б.Р. Голощапов. – М.: Академия. 2012. – 310 с.

<sup>15</sup>Коробчук А.О. Каток Воронежского Петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Культура физическая и здоровье. – 2013. – № 2 (44). – С. 49 – 52.; Коробчук А.О. Водные соревнования Петровского Воронежского яхт-клуба в 1912 г. / А.О. Коробчук // Культура и

Воронежского Петровского яхт-клуба и Воронежского общества спасания на водах, является А.М. Безуглов<sup>16</sup>. Надо отметить еще и несколько публикаций воронежских краеведов, имеющих отношение к теме диссертационного исследования: работы В.В. Бахтина и Т.Л. Скрыпникова Т.Л.<sup>17</sup>, Д.В. Ливенцев<sup>18</sup>.

На современном этапе историографии подготовлен ряд диссертационных исследований на соискание ученой степени кандидатов исторических и педагогических наук, имеющих отношение к выбранной нами теме научной работы: диссертации А.М. Безуглов<sup>19</sup>, В.Е. Петракова<sup>20</sup>, В.Г. Семенов<sup>21</sup>. Весьма интересной для понимания значения элитарных яхт-клубов для императорской фамилии и российской аристократии представляется диссертация Василенко С.А.<sup>22</sup>

К немногочисленной иностранной литературе, в определенной мере затрагивающей нашу тему, относятся работы Ж.Ф. Клода<sup>23</sup>, К. Додда<sup>24</sup>, Г.

физическое здоровье. – 2014. – № 4 (51) – С. 54 – 57.; Коробчук А.О. Воронежский Петровский яхт-клуб (1875 – 1917 гг.) / А.О. Коробчук. – Воронеж: Изд. НАУКА-ЮНИПРЕСС, 2014. – 96 с. и т.д.

<sup>16</sup>Безуглов А.М. Награды Воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2019. – № 2 – 3 (41 – 42). – С. 76 – 78.; Безуглов А.М. «Собачья щель» или трагическое место на реке Воронеж / А.М. Безуглов // Рубежи истории. – 2019. – № 3(3). – С. 9 – 11.; Безуглов А.М. Воронежское окружное общество спасания на водах (1875 – 1917 гг.) / А.М. Безуглов. – Воронеж: Изд. НАУКА-ЮНИПРЕСС, 2015. – 104 с. и т.д.

<sup>17</sup>Бахтин В.В., Скрыпникова Т.Л. Воронежское общество спасания на водах / В.В. Бахтин, Т.Л. Скрыпникова // Битюг. – 2014. – № 4. – С. 13 – 18.

<sup>18</sup>Ливенцев Д.В. Петровский Воронежский яхт-клуб как центр городской культурной жизни / Д.В. Ливенцев // Теория и практика инновационных технологий в АПК. – Воронеж: Изд. ВГАУ, 2013. – С. 13 – 15.

<sup>19</sup>Безуглов А.М. Формирование и деятельность воронежского окружного общества спасания на водах (1873 – 1917 гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Безуглов, Антон Михайлович. – Курский государственный университет. – Курск, 2020. – 215 с.

<sup>20</sup>Петракова В.Е. Основные тенденции развития спорта в России в конце XIX в.: диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук: 13.00.04 / Петракова, Варвара Евгеньевна. Российская государственная академия физической культуры. – Москва, 1999. – 135 с.

<sup>21</sup>Семенов В.Г. История спортивно-массовой работы среди военнослужащих русской армии и военно-морского флота (1855 – 1917 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Семенов, Валерий Геннадьевич. Институт военной истории Министерства обороны Российской Федерации. – Москва, 2008. – 34 с.

<sup>22</sup>Василенко С.А. Императорская фамилия в России конца XIX – начала XX вв. Имущественное положение и общественная деятельность: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Василенко, Светлана Андреевна. Санкт-Петербургский государственный университет. – СПб, 2007. – 22 с.

<sup>23</sup>Claude J. F. Aspects médicaux de la pratique du yachting à voile: Thèse / par Jacquin François Claude. – Paris, 1973. – 105 p.

<sup>24</sup>Dodd Ch. The story of world rowing / Christopher Dodd. – London, 1992. – 468 с.

Гутке<sup>25</sup>, Р.С. Кеннета<sup>26</sup>, Х. Мирона и Дж. Мора<sup>27</sup>. Эти работы представляются полезными для понимания место российского яхтенного спорта в мировой водноспортивном движении.

Иностранные справочные издания представлены целым рядом работ: Г. Грелл<sup>28</sup>, Х. Дитер и Р. Шинке<sup>29</sup>, Д. Левинсон и К. Кристенсен<sup>30</sup>, Р. Лохманн<sup>31</sup>, «Sportywodnewrekreacji»<sup>32</sup> и В. Липонски<sup>33</sup>. Значительную для нас ценность представляют справочные издания, написанные на иностранном языке руководством российских дореволюционных яхт-клубов<sup>34</sup>.

В заключение краткого историографического обзора необходимо отметить значительное количество, но невысокий научный уровень публикаций по избранной теме в дореволюционной России. Публикации советского периода историографии не относятся напрямую к теме Эстляндского императорского яхт-клуба. Возрождение интереса к истории дореволюционного водного и гребного отечественного спорта происходит у российских историков на современном этапе историографии. Но их работы пока носят очень общий характер, не конкретизированы широким историческим материалом и совершенно далеки от политических аспектов темы.

**Цель работы** – комплексное исследование процесса организации и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг. как социально-политического явления.

**Задачи диссертационного исследования:**

<sup>25</sup>Guthke G. Die Paragraphen-Klippe: KleineGesetzeskunde für den Wassersportler / G. Guthke. – Berlin: Sportverl., 1953. – 72 p.

<sup>26</sup>Kenneth R. S. The International Maritime Organization / R. S. Kenneth. – Simmonds & Hill Pub., 1994. – 118 p.

<sup>27</sup>Myron H., Moore J. N. International Maritime Organization / H. Myron, J. N. Moore. – University of Virginia, 1999 – 211 p.

<sup>28</sup>Grell G. Das Kleine Segelbuch: [Alles vom Segelsport] / Mit den Zeichn. von Age Nissen. – Hamburg: Broschek & Co., Cop. 1938. – 206 p.

<sup>29</sup>H. Dieter, Schinke R. J., Strauss Bernd. Dictionary of Sport Psychology: Sport, Exercise, and Performing Arts / Dieter H., R. J. Schinke, Bernd Strauss // London: Academic Press, 2019. – 336 p.

<sup>30</sup>Levinson, D.; Christensen, K. Encyclopedia of World Sport: From Ancient Times to the Present / David Levinson, Karen Christensen // USA: Oxford University Press, 1996. – 1317 p.

<sup>31</sup>Lohmann R. Wie sagt der Segler...? : Vollständiges Taschenwörterbuch der Sportseglersprache mit sachlichen Erläuterungen und wortgeschichtlichem Gedächtnishilfen / Von dr. Richard Lohmann. – Berlin: R. C. Schmidt & Co., 1925. – 112 p.

<sup>32</sup>Sporty wodne w rekreacji / Akad. wychowania fiz. we Wrocławiu; pod red. Ryszarda Błachy. – Wrocław: Wydaw. AWF we Wrocławiu, 2004. – 185 p.

<sup>33</sup>Wojciech Liponki. World Sports Encyclopedia / Liponki Wojciech // USA: MBI, 2003. – 596 p.

<sup>34</sup>Pursiseura Maininki 1906 – 1916. – Turku: Kirjapaino Polytypos, 1916. – 84 p.; «Baltic», Yacht-Club (Riga). Statuten-Entwurf / Rigaer Yacht-Club. – Riga, 1878. – 8 p.

- рассмотреть проблемы истории организации Эстляндского морского яхт-клуба;
- изучить внутреннюю инфраструктуру Эстляндского Императорского яхт-клуба;
- проанализировать повседневную деятельность почетных членов, действительных членов, наемных сотрудников Эстляндского Императорского яхт-клуба;
- исследовать особенности проведения спортивных водных и гребных соревнований под руководством Эстляндского Императорского яхт-клуба;
- охарактеризовать взаимоотношения российской официальной власти в Прибалтике и членов Эстляндского Императорского яхт-клуба;
- сформировать представление о значении Эстляндского Императорского яхт-клуба среди других российских и международных спортивных обществ;
- дать оценку итогам спортивной и общественной деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

**Источниковая база диссертационного исследования.** В первую очередь необходимо назвать неопубликованные источники. В начале остановимся на материалах пяти архивных фондов Российского Государственного архива Военно-Морского флота (РГА ВМФ). Практически все эти документы относятся к делопроизводственным материалам, отчасти они представлены нормативным постановлениям. Они позволяют изучать повседневную деятельность клуба, его конкретные связи с Императорским домом.

Первый фонд – «Управление главного командира Черноморского флота и портов Черного моря (1785 – 1908 гг.)», содержит информацию об освобождении российских и международных яхт-клубов от портовых сборов<sup>35</sup>.

Во втором фонде – «Инспекторский департамент Морского министерства г. Санкт-Петербург (1836 – 1884 гг.)», есть информация об императорском соизволении на ношение особой униформы членами аристократических яхт-клубов<sup>36</sup>. Помимо этого, в том же фонде есть распоряжение о запрете найма на суда Императорских яхт-клубов иностранных матросов и штурманов<sup>37</sup>.

Третий фонд – «Главный Морской Штаб», включил в себя самую обширную информацию об истории Эстляндского Императорского яхт-клуба. В нем есть отчеты о работе спортивной организации в конце XIX в. вместе с перепиской о выделении денежных средств на приобретение ценных

<sup>35</sup> Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 243. Оп. 1 – 2. Д. 6597.

<sup>36</sup> Там же. Ф. 283. Оп. 1 – 2. Д. 6528.

<sup>37</sup> Там же. Д. 6770.



спортивных призов<sup>38</sup>. В материалах фонда есть секретное донесение начальника Эстляндского губернского управления жандармов и документы армейской контрразведки 6-ой армии о прогерманских настроениях почетных и действительных членов яхт-клуба во время Первой мировой войны<sup>39</sup>. Более того, в данном фонде можно найти документы о разрешении на заграничные плавания для частных судов Эстляндского Императорского яхт-клуба<sup>40</sup>. Здесь же есть проекты сигнальных и судовых флагов прибалтийских яхт-клубов, направленных на утверждение в Морское министерство России<sup>41</sup>. Немаловажное значение имеет и находящаяся в фонде служебная записка о правилах ношении униформы для членов российских водных спортивных обществ<sup>42</sup>. К этому необходимо добавить материалы о сборе благотворительных пожертвований членами яхт-клуба в городе Ревеле на сооружение храма-памятника погибшим в Первой мировой войне офицерам и нижним чинам Балтийского флота<sup>43</sup>.

Четвертый фонд – «Севастопольский порт (1783 – 1917 гг.)», имеет документы об избрании морских офицеров членами Императорских аристократических яхт-клубов<sup>44</sup>.

Пятый фонд – «Петроградский порт (1855 – 1919 гг.)», обладает архивными документами о реквизиции маломерных плавучих средств у германских и австро-венгерских подданных<sup>45</sup>.

Нельзя не отметить, что такой источник как письма и мемуарная литература практически отсутствует по теме нашего исследования. Можно только назвать дошедшие до нас воспоминания известного российского и советского любителя парусного спорта спортсмена Ю.А. Пантелеева<sup>46</sup>.

Еще один источник представлен целым рядом справочных изданий: Б.А. Безунов<sup>47</sup>, А.Н. Блеер<sup>48</sup>, «Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов»<sup>49</sup>, В.Д. Доценко<sup>50</sup> и С.С. Надломов<sup>51</sup>.

<sup>38</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1066.

<sup>39</sup> Там же. Оп. 2. Д. 2253.

<sup>40</sup> Там же. Оп. 1. Д. 619.

<sup>41</sup> Там же. Д. 4039.

<sup>42</sup> Там же. Оп. 2. Д. 257.

<sup>43</sup> Там же. Д. 2255.

<sup>44</sup> Там же. Ф. 920. Оп. 5. Д. 738.

<sup>45</sup> Там же. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304.

<sup>46</sup> Пантелеев Ю. А. Парус – моя жизнь / Ю.А. Пантелеев. – Ленинград., 1984. – 216 с.; Пантелеев Ю.А. Полвека на флоте / Ю.А. Пантелеев. – М., 1974. – 319 с.

<sup>47</sup> Безунов Б.А. Спорт XX век: хроника отечественного и мирового спорта: события, персонажи, рекорды. / Б.А. Безунов. – М.: Советский спорт, 2001. – 375 с.

<sup>48</sup> Блеер А.Н. Терминология спорта / А.Н. Блеер. – М.: Академия, 2010. – 459 с.

<sup>49</sup> Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов. // <http://book.nationalclass.ru/encyclopedia/yaht-klub/>. (Дата обращения 12 сентября 2020 г.).

<sup>50</sup> Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского императорского флота, 1696 – 1917 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2004. – 240 с.; Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского флота, 1917 – 1945 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2003. – 104 с.

Значительный пласт материалов по диссертации составляют опубликованные источники, включающие делопроизводственную документацию, которые можно разделить на несколько групп.

В первую группу вошли уставные и отчетные документы российских водных спортивных обществ: «Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г.»<sup>52</sup>, «Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г.»<sup>53</sup>, «Устав Эстляндского морского яхт-клуба»<sup>54</sup> и др.

Вторая группа включает в себя различные правила, списки членов спортивных организаций и сигналы во время соревнований: «Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба»<sup>55</sup>, «Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба»<sup>56</sup> и т.д.

Третью группу составили памятные книжки Эстляндского морского яхт-клуба, напечатанные в разные года в конце XIX в.<sup>57</sup>

С привлечением упомянутых опубликованных и многочисленных неопубликованных источников к исследовательской работе в диссертации получилось максимально реконструировать объективную картину организации и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

**Методологические основы исследования.** При реализации наших исследовательских задач главным было стремление к максимальной научной объективности. Естественно, важное значение в этой связи имеет незыблемый принцип историзма, ставший методологической основой для работы. Его учёт при характеристике периодов в организации и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба позволяет в значительной мере уйти от элементов модернизации и анахронизмов. Одновременно в диссертации автор попытался существенно сократить заранее ангажированные и тенденциозные выводы и

51Надломов С.С. Справочник шкипера: практическое пособие для яхтсменов / С. С. Надломов. – М.: Моркнига, 2012. – 102 с.

52Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – 13 с.

53Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. – Ревель, 1915. – 8 с.

54Устав Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1910. – 70 с.

55Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – 7 с.

56Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1891. – 1 с.

57Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. – Ревель, 1898. – 29 с.; Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. – Гапсаль, 1894. – 19 с.; Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. Исправлена по 1892. – Гапсаль, 1892. – 15 с.; Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. Исправлена по 1892. – Гапсаль, 1892. – 15 с.; Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. – Гапсаль, 1893. – 16 с.

оценки. В научном исследовании непредвзято воссоздается история организации и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба. Качественный и количественный анализ источников позволили установить объективные закономерности в повседневной работе Эстляндского Императорского яхт-клуба. В свою очередь, комплексный подход находит реализацию в принципе системности исследования. Данный яхт-клуб рассматривается как часть системы тогдашнего российского спорта, а также как особое явление, имеющее отношение к политической системе России позднего имперского периода. Метод систематизации данных особо использовался для создания таблиц и списков однородных данных. При этом мы стремились после таблиц и списков делать аналитические обобщения. Не был забыт в диссертационном исследовании и конкретно-исторический подход. Автор рассматривает деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг. в контексте конкретной исторической ситуации. Большое значение в нашем исследовании имел и проблемно-хронологический подход. При его применении удалось восстановить элементы руководства Эстляндским Императорским яхт-клубом, организацию и проведение всероссийских и международных спортивных соревнований и мероприятий, характерных для разных отрезков периода конца XIX – начала XX вв.

Обстоятельное и неуклонное следование всем вышеупомянутым историческим принципам познания в совокупности с реализацией обозначенных методов привело к максимально объективной реконструкции организации и деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба и предоставило возможность оценить место спортивной организации в истории прибалтийских губерний Российской Империи.

**Научная новизна:** предлагаемая диссертационная работа является первым всесторонним и комплексным исследованием по истории Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

1. Главным итогом диссертации стала реконструкция объективного представления об Эстляндском Императорском яхт-клубе. Помимо этого, проанализировано место данной общественной организации в структуре всероссийского дореволюционного спортивного движения. До формирования Эстляндского морского яхт-клуба в прибалтийских губерниях Российской Империи уже в значительной мере были развиты традиции парусного и гребного водного спорта. После формирования яхт-клуба в городе Ревеле происходит развитие любительского и профессионального водного спорта.

2. Рассмотрены повседневная работа Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг., взаимодействие спортивной организации с официальной российской властью в Прибалтике. Изучены проблемы финансирования и покровительства спортивному обществу со стороны российской императорской фамилии. Проанализирован состав почетных и действительных членов яхт-клуба, во многом отразивший служебную иерархию российских прибалтийских губерний во второй половине XIX – начале XX вв.

3. Уделено внимание проведению и организации всероссийских и международных спортивных мероприятий под руководством Эстляндского Императорского яхт-клуба. В исторической ретроспективе показано развитие инфраструктуры Эстляндского яхт-клуба. Исследованы общественная деятельность и прогерманские настроения эстляндского дворянства и купечества.

4. Изучены результаты спортивных соревнований и мероприятий, регулярно проводимых Эстляндским Императорским яхт-клубом во второй половине XIX– начале XX вв. Подведены итоги и дана оценка спортивной и общественной деятельности Эстляндского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

5. В научный оборот введены многочисленные периодических издания «Ревельский Вестник» и «Яхта». Неопубликованные источники представлены материалами пяти архивных фондов Российского Государственного архива Военно-Морского флота.

Отдельно отметим неиспользовавшиеся ранее научными сотрудниками и исследователями опубликованные источники – правила, инструкции и уставы Эстляндского Императорского яхт-клуба, изданные на немецком языке представителями руководства спортивной организации.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Эстляндский морской яхт-клуба был создан в 1888 г. по инициативе прибалтийского дворянства и купечества, имевших немецкие корни. С момента формирования спортивного общества оно сосредоточилось на развитии и пропаганде парусных и гребных видов водного спорта.

2. Возникновение Эстляндского морского яхт-клуба приобщило жителей российских прибалтийских губерний к всероссийскому движению водных видов спорта.

3. Во второй половине XIX в. происходит существенный рост инфраструктуры Эстляндского морского яхт-клуба, чему во многом способствовало покровительство спортивной организации представителями правящей российской императорской фамилии.

4. В начале XX в. почетные и действительные члены Эстляндского морского яхт-клуба, благодаря многочисленным дальним морским походам, начинают участвовать в спортивных соревнованиях и мероприятиях не только всероссийского, но и международного уровня.

5. До начала Первой мировой войны спортивное общество достигает своего максимального развития. О росте влияния Эстляндского морского яхт-клуба в общественной и политической жизни России свидетельствует присвоенное ему в 1913 г. название «Императорский».

6. Во время Первой мировой войны целый ряд почетных и действительных членов Эстляндского императорского яхт-клуба приняли участие в боевых действиях на действующих флотах и фронтах. Помимо этого, руководство яхт-клуба реквизирировало суда германских и австро-венгерских подданных и передало часть своей инфраструктуры и маломерных плавучих средств Балтийскому флоту. Члены яхт-клуба

жертвовали денежные суммы в фонд помощи воинам, раненым на полях сражений.

7. Несмотря на активную патриотическую позицию Эстляндского Императорского яхт-клуба во время Первой мировой войны, некоторые участники спортивной организации попали под подозрение жандармерии и армейской контрразведки из-за своего немецкого происхождения и прогерманских настроений.

8. Эстляндский Императорский яхт-клуб практически прекратил свою деятельность в 1916 г. в связи с оккупацией Прибалтики германскими войсками. Однако архивы и денежные средства спортивного общества были перевезены в Москву. Впоследствии спортивные кадры, воспитанные в Эстляндском Императорском яхт-клубе, помогли в создании водноспортивного общества независимой Эстонии, в достижении ею высоких результатов на международных соревнованиях различного уровня. Некоторые яхтсмены, прошедшие спортивную школу Эстляндского Императорского яхт-клуба, продолжили свою профессиональную деятельность после завершения Великой Отечественной войны в Советской Эстонии.

**Теоретическая значимость работы** включает ввод впервые в научный оборот и конкретизацию понятий Эстляндский морской яхт-клуб и Эстляндский императорский яхт-клуб. На конкретном материале объяснены проблемы реквизиций на территории Российской Империи маломерных судов, принадлежавших германским и австро-венгерским подданным в период Первой мировой войны.

**Практическая значимость работы** состоит в том, что диссертационные материалы могут быть использованы впоследствии для научного исследовательской деятельности как по истории отечественного спортивного движения, так и по российской истории в целом. Диссертация содержит информацию, полезную для подготовки специальных курсов по истории российской повседневности, истории спорта и общих исторических курсов. Выводы диссертационного исследования должны представлять интерес для современных представителей Министерства спорта Российской Федерации, Министерства культуры Российской Федерации, профессиональных спортсменов и тренеров водного спорта.

**Апробация работы.** Наиболее значимые положения диссертационного исследования нашли отражения в ряде научных публикаций, в том числе в четырех статьях в периодических изданиях, рекомендованных ВАК РФ. Общий объем публикаций по теме исследования составил 2,4 (п.л.). Диссертационные материалы неоднократно обсуждались на заседании кафедры философии, социологии и истории Воронежского государственного технического университета.

**Структура работы.** Диссертационное исследование включает введение, две главы по два и три раздела, заключение, список источников и литературы, иллюстрированное приложение.

## Основное содержание работы

Во введении обоснована актуальность выбранной темы, объект и предмет, указываются хронологические рамки, практическая ценность исследования, дается обзор историографии и источниковой базы, определяются цель и задачи, обозначена научная новизна работы, формулируются положения, выносимые на защиту, сообщается об апробации.

В первой главе «Формирование Эстляндского морского яхт-клуба во второй половине XIX в.» изучено создание общественной спортивной организации.

*Первый параграф* главы «Создание Эстляндского морского яхт-клуба» затрагивает проблемы формирования нового российского спортивного общества в Прибалтике.

Достаточно интересную историю прошли водные виды спорта в своем становлении в прибалтийских губерниях Российской Империи. Так, в 1820 г. в Прибалтике появилось первое водноспортивное общество под названием «Орден смелых парусников». В него входили четыре парусных судна<sup>58</sup>. К сожалению, о деятельности первого водноспортивного общества в прибалтийских губерниях Российской Империи сохранилось крайне мало сведений. 12 ноября 1888 г. товарищ министра внутренних дел Российской Империи утвердил устав нового Эстляндского яхт-клуба, который впоследствии стал крупнейшей спортивной организацией в Прибалтике<sup>59</sup>. Первый устав Эстляндского яхт-клуба был опубликован в 1889 г., после чего, за период существования яхт-клуба, он претерпел целый ряд незначительных изменений. Конечным вариантом устава спортивной организации становится документ, одобренный российскими властями в 1910 г. Одежда членов Эстляндского морского яхт-клуба включала в себя форменное пальто и китель темно-синего цвета гражданского покроя с отложенным воротником и вышитым золотым якорем. На этой одежде были золотые полированные пуговицы. Для ношения вышеупомянутой формы необходимым условием являлось собственное судно на стоянке яхт-клуба<sup>60</sup>. Члены Эстляндского морского яхт-клуба подчинялись правилам морского устава российского флота и, при наличии на яхте орудий, были обязаны осуществлять торжественный салют<sup>61</sup>.

В итоге, на территории прибалтийских губерний сформировалось крупнейшее водноспортивное общество, в которое входили представители дворянской и купеческой элиты. Необходимо отметить, что уставные

<sup>58</sup>Куйвыгин Х. А. История «Ордена Смелых Парусников» / Х.А. Куйвыгин // Катера и яхты. – 1966. – Вып. 6. – С. 137.

<sup>59</sup>Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов <https://web.archive.org/web/20100706085057/http://book.nationalclass.ru/encyclopedia/Estlyandskiy-Imperatorskiy-yaht-klub/> (Дата обращения 12.09.2020 г.).

<sup>60</sup>Устав Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1910. – С 18.

<sup>61</sup> Там же. С. 35.

документы Эстляндского яхт-клуба, по существовавшему тогда положению, принимались министерством внутренних дел и российским военно-морским ведомством.

*Во втором параграфе* главы «Деятельность Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX в.» диссертант рассмотрел организацию спортивных соревнований и общественных мероприятий в исследуемый исторический период.

Вскоре после создания Эстляндского морского яхт-клуба его высочайшим покровителем становится генерал-адмирал Российского Императорского флота, великий князь Алексей Александрович<sup>62</sup>. В почетные члены Эстляндского морского яхт-клуба входили 108 человек. Однако уже в 1898 г. их количество достигло 112. Члены Эстляндского морского яхт-клуба совершали дальние плавания в иностранные порты. В частности, 28 марта 1890 г. в Морское министерство России обратился владелец яхты «Ардетта» с просьбой выдать ему разрешение на заграничное плавание<sup>63</sup>. На рубеже XIX – XX вв. существенно увеличилось количество дальних плаваний судов, принадлежавших действительным членам Эстляндского морского яхт-клуба.

10 февраля 1894 г. морское министерство России приняло решение о предоставлении Эстляндскому морскому яхт-клубу денежной субсидии в размере 1000 руб. на приобретение ценных призов для участников соревнований. При этом морской министр просил еще от министра внутренних дел добавить 200 руб. на нужды спортивного общества<sup>64</sup>. Решение о выдаче денежных средств поддержал в свою очередь и Государственный совет<sup>65</sup>. Непосредственно субсидия выдавалась счетным отделом главного управления кораблестроения и снабжений российского военно-морского ведомства<sup>66</sup>. Главный морской штаб направил требуемую сумму на имя командира ревельского порта<sup>67</sup>.

Эстляндский морской яхт-клуб в конце XIX в. ежегодно проводил обширную программу соревнований. В 1897 г. в Эстляндском морской яхт-клубе, для его действительных членов были проведены две гонки на призы Морского министерства России, призы от самой спортивной организации и одна гонка на кубок «Рогервик» господина Э. Тайуби. Помимо этого состоялись и три народные гонки тоже на призы российского военно-морского ведомства и Эстляндского морского яхт-клуба. Среди этих спортивных соревнований особенный интерес представляла парусная гонка

<sup>62</sup>Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. Исправлена по 1892. – Гапсаль, 1892. – С. 3–4.

<sup>63</sup>РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Лл. 20 – 21.

<sup>64</sup>Там же. Д. 1066. Л. 21.

<sup>65</sup>Там же. Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Л. 20.

<sup>66</sup>Там же. Д. 1066. Л. 19.

<sup>67</sup>Там же. Л. 18.

на Ревельском рейде, прошедшая 14 июня 1897 г.<sup>68</sup> О развитии инфраструктуры Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX в. свидетельствуют правила управления для его Ревельской гавани<sup>69</sup>.

В параграфе показано, как на рубеже XIX – XX вв. Эстляндский морской яхт-клуб оформился в центральную спортивную организацию прибалтийских губерний Российской Империи. Число его действительных членов неуклонно росло, яхт-клуб пользовался покровительством императорской фамилии и российского военно-морского ведомства. Подобная ситуация позволяла руководству яхт-клуба проводить многочисленные гонки с участием взрослых мужчин, женщин и подростков.

Во второй главе «Эстляндский императорский яхт-клуб в начале XX в.» исследованы различные направления повседневной работы спортивной общественной организации.

*Первый параграф* главы называется «*Развитие внутренней инфраструктуры яхт-клуба*». В нем рассмотрены увеличение количества спортивных объектов и новых направлений в деятельности яхт-клуба.

Развитие инфраструктуры яхт-клуба наглядно можно проследить по увеличению персонала спортивной и общественной организации. В 1914 г. действительные члены яхт-клуба нанимали значительное количество матросов для обслуживания своих судов и прочих плавсредств. Комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба издавал специальные правила, которые начинались образцом договора между владельцем яхты и наемным матросом<sup>70</sup>. В 1912 г. закончилось строительство нового центрального здания яхт-клуба под авторством архитектора Г. Шмидта. В том же году спортивная организация вместо расположенного в Ревельской гавани сарая построила новый павильон для своих действительных членов<sup>71</sup>. По сообщению газеты «Ревельский Вестник», командором Эстляндского морского яхт-клуба стал князь Г.П. Волконский. Назначение князя на данный общественный пост нашло отклик и в германской прессе<sup>72</sup>. Затем газета «Ревельский Вестник» опубликовала полный состав комитета Эстляндского морского яхт-клуба в 1912 г.

Самой знаменательной датой в истории спортивной организации стало 16 июня 1913 г. Именно в этот день яхт-клуб получил Высочайшее

<sup>68</sup>Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. – Ревель, 1898. – С. 20 – 21.

<sup>69</sup>Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1891. – С. 1.

<sup>70</sup>Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – С. 2–3.

<sup>71</sup>Эстляндский яхт-клуб // Ревельский Вестник. – 29 октября 1912 г. (№ 51). – С. 2.

<sup>72</sup> По поводу выбора командора яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 19 сентября 1912 г. (№ 20). – С. 2.



соизволение называться «Императорским»<sup>73</sup>. В том же 1913 г. газета «Ревельский Вестник» поместила большую статью, связанную с 25-летним юбилеем существования Эстляндского яхт-клуба. В статье отмечалась роль в развитии организации не только членов яхт-клуба, но и их жен, подготовивших торжественный обед с праздничной иллюминацией. Вообще развитие Эстляндского морского яхт-клуба и его инфраструктуры было частью динамичного интереса зажиточных слоев российского общества в начале XX в. к технике и спорту. В частности, первый номер газеты «Ревельский Вестник» публиковал информацию о международном конкурсе аэропланов в Москве.<sup>74</sup> В нем же можно обнаружить и информацию о марафонском забеге, состоявшемся между Санкт-Петербургом и Павловском<sup>75</sup>.

25 февраля 1914 г. состоялось знаменательное событие в истории прибалтийского водного спорта – впервые на общее собрание приехали представители всех яхт-клубов Прибалтики<sup>76</sup>. В 1914 г. действительные члены яхт-клуба собирались на общие собрания 4 раза. Однако после начала Первой мировой войны эти собрания прекратились. Случались в Эстляндском императорском яхт-клубе и происшествия, наносившие вред его инфраструктуре. Например, 5 августа 1914 г. в главном здании спортивного общества произошел пожар, в ходе которого пострадала кухня и несколько хозяйственных пристроек<sup>77</sup>.

По отчету о деятельности яхт-клуба в 1914 г. количество его действительных членов уменьшилось с 312 до 280 человек. Дело в том, что 51 действительный член яхт-клуба отправился служить в действующую армию и во флот Российской Империи в связи с Первой мировой войной. Начавшаяся Первая мировая война диктовала свои условия. 19 июля 1914 г. комитетом Эстляндского Императорского яхт-клуба был получен приказ очистить от частных судов южный волнолом Ревельской гавани. Вследствие чего со всех яхт немедленно было снято парусное вооружение, а сами суда подняли из воды. Затем, 10 августа 1914 г., здание на южном волноломе, принадлежавшее яхт-клубу, было передано в безвозмездное пользование начальнику морского фронта. В ответ на что последовала письменная благодарность от контр-адмирала А.И. Непенина<sup>78</sup>. В 1915 г. произошло еще большее сокращение официальных заседаний Эстляндского Императорского

<sup>73</sup> Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов <https://web.archive.org/web/20100706085057/http://book.nationalclass.ru/encyclopedia/Estlyandskiy-Imperatorskiy-yaht-klub/> (Дата обращения 12.09.2020 г.).

<sup>74</sup> Конкурс аэропланов // Ревельский Вестник. – 26 августа 1912 г. (№ 1). – С. 2.

<sup>75</sup> Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 15 сентября 1912 г. (№ 17). – С. 2.

<sup>76</sup> Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 21 апреля 1914 г. (№ 476) – С. 2.

<sup>77</sup> РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 34.

<sup>78</sup> Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – С. 7.

яхт-клуба. В результате 1 января 1916 г. яхт-клуб начитывал 252 почетных и действительных членов<sup>79</sup>.

События Первой мировой войны заставили яхт-клуб 18 апреля 1915 г. передать одно из зданий начальнику морской охраны порта. 29 мая 1915 г. моторный катер яхт-клуба был предоставлен на безвозмездной основе в пользование начальнику морской охраны порта. Наконец, в августе 1915 г. из главного здания спортивного общества был эвакуирован архив яхт-клуба. Серебряные и другие ценные призы Эстляндского Императорского яхт-клуба переправили в Москву и сдали на депозит в банк «Лионский кредит»<sup>80</sup>. Практически крупнейшее водноспортивное общество к 1916 г. свернуло свою деятельности в связи с наступлением германских армии и флота.

Ко времени начала Первой мировой войны инфраструктура Эстляндского Императорского яхт-клуба достигла своего максимального развития. Яхт-клуб пользовался покровительством высшей власти Российской Империи. В структуре яхт-клуба находились несколько зданий, гаваней, отдельно активно работало гапсальское отделение Эстляндского Императорского яхт-клуба. Действительные члены яхт-клуба ежегодно вносили в кассу организации солидные денежные суммы.

*Во втором параграфе главы «Общественная деятельность членов Эстляндского Императорского яхт-клуба» проанализированы общественные мероприятия, проведенные спортивной организацией.*

В начале XX в. у действительных членов яхт-клуба происходила активная общественная деятельность. Важным этапом в этой связи становятся события Первой мировой войны. В конце 1914 г. комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба с сожалением отмечал, что боевые действия прервали регулярные спортивные соревнования. Отдельным направлением деятельности комитета яхт-клуба в 1914 г. стало исключение из его состава иностранных подданных противоборствующих с Россией в Первой мировой войне держав.

Одновременно с исключением из личного состава происходила и конфискация частных судов иностранных подданных<sup>81</sup>. Вообще, реквизиция судов иностранных подданных в России во время Первой мировой войны была достаточно распространенным явлением.

Естественно, боевые действия затронули внутреннюю жизнь яхт-клуба. На торжественных похоронах адмирала О.Н. фон Эссена в Петрограде присутствовал член комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба Э.О. фон Валь<sup>82</sup>. В мае 1915 г. комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба получил в подарок от Российского Главного Морского штаба бронзовый плакет (памятная декоративная медаль в форме

<sup>79</sup>Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. – Ревель, 1915. – С. 2.

<sup>80</sup>Там же. С. 3.

<sup>81</sup>Там же. С. 7.

<sup>82</sup>Там же. С. 2.

многоугольника – Авт.) в память о морской победе Российского Императорского флота при Гангуте в 1714 г. Занималось руководство Эстляндского яхт-клуба и благотворительной деятельностью. Уже 6 августа 1914 г. комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба передал из своих денежных средств передал главе Эстляндской губернии 500 руб. на военные нужды российских армии и флота<sup>83</sup>. Затем, в декабре 1915 г., после расформирования общества, из денежных средств яхт-клуба, Ее Превосходительству Г.Я. Герасимовой для рождественских подарков воинам, находящимся в действующей армии, было передано 100 руб.<sup>84</sup>

Члены Эстляндского императорского яхт-клуба готовы были пожертвовать свои денежные средства на создание храма-памятника морякам Балтийского флота, однако император Николай II на прошение о постройке памятника наложил свою резолюцию: «Обождать и приостановить упомянутый благотворительный проект»<sup>85</sup>.

13 февраля 1916 г. состоялось заседание комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба, на котором рассматривалось прошение капитана I-го ранга Шульца и капитана II-го ранга фон Гернета о выходе из спортивного общества в связи с приказом по 6-ой армии, обвинявшем Эстляндский Императорский яхт-клуб в германофильских настроениях. 18 марта 1916 г. Морское министерство запросило у командования 6-ой армии копию приказа, из-за которого несколько офицеров российского Императорского флота вышли из числа действительных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба<sup>86</sup>. В ответ разведывательное отделение 6-ой армии сообщило российскому военно-морскому ведомству, что никто не подозревал весь состав Эстляндского Императорского яхт-клуба в симпатиях к Германии. Речь шла только о некоторых его членах<sup>87</sup>. Массовый выход офицеров русского флота из состава Эстляндского яхт-клуба начался по распоряжению штаба командующего Балтийского флота еще в январе 1916 г. Причем речь шла не только о морском яхт-клубе, но и обо всех общественных прибалтийских организациях, которые могли сочувствовать германским войскам<sup>88</sup>. Затем, в марте 1916 г., главнокомандующий армиями Северного фронта и командующий Балтийским флотом, подтвердили свое решение о том, что флотские офицеры должны выйти из Эстляндского Императорского яхт-клуба<sup>89</sup>. 26 апреля 1916 г. командующий Северного фронта возложил решение

<sup>83</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 34.

<sup>84</sup> Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – С. 3.

<sup>85</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2255. Л. 5.

<sup>86</sup> Там же. Л. 22.

<sup>87</sup> Там же. Л. 23.

<sup>88</sup> Там же. Л. 25.

<sup>89</sup> Там же. Л. 27.

проблемы выхода чинов флота из состава Эстляндского Императорского яхт-клуба на руководителей Балтийского флота<sup>90</sup>.

5 июня 1916 г. начальник жандармского Эстляндского управления составляет аналитическую записку о деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба в период Первой мировой войны. Эстляндское жандармское управление пришло к выводу, что общественные организации, подобные Клубу черноголовых, пользуясь членством в Эстляндском Императорском яхт-клубе, активно распространяли прогерманские взгляды<sup>91</sup>.

*Третий параграф* главы «*Организация спортивных соревнований руководством Эстляндского яхт-клуба*» посвящен анализу непосредственно спортивных соревнований в Прибалтийских губерниях дореволюционной России.

До Первой мировой войны состязания Эстляндского Императорского яхт-клуба по водным видам спорта приняли широкомасштабный характер. В 1905 г. начались парусные гонки, к которым привлекались российские и иностранные подданные. Обычно соревнования проходили в конце июня каждого года, за что и получили название «Ревельской недели». В 1909 г. в подобном мероприятии приняло участие 55 частных судов. Среди них было 15 иностранных яхт. Естественно, после этого увеличились контакты с зарубежными любителями водного спорта. Значительной вехой в спортивной истории Эстляндского Императорского яхт-клуба должен был стать 1912 г. Именно в этом году впервые в истории российского водного спорта яхтсмены Эстляндского Императорского клуба предполагали принять участие в Олимпийских играх, проходивших в г. Стокгольме. Однако финансовые трудности не позволили российским спортсменам представлять свою страну на Олимпийских играх.

Общероссийскую известность получило маломерное судно яхт-клуба под именем «Тутти II» семнадцать раз побеждавшее на всероссийских соревнованиях. Наконец, в 1910 г. прославленное судно выиграло переходящий кубок Российской Империи<sup>92</sup>. Самым престижным соревнованием в Эстляндском яхт-клубе считался кубок имени императора Петра Великого. Он был пожалован в 1913 г. руководству яхт-клуба императором Николаем II вместе с правом называть спортивное общество «Императорским». Данный кубок должен был разыгрываться ежегодно на всероссийских и международных соревнованиях. Вручал приз сам губернатор Эстляндии.

В структуру Эстляндского Императорского яхт-клуба входила и купальня для его действительных членов и представителей их семей. Однако

<sup>90</sup>РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 45об.

<sup>91</sup> Там же. Л. 51.

<sup>92</sup>Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов <https://web.archive.org/web/20100706085057/http://book.nationalclass.ru/encyclopedia/Estlyandskiy-Imperatorskiy-yaht-klub/> (Дата обращения 12.09.2020 г.).

она практически не функционировала из-за природных условий побережья Прибалтики. Настоящим расцветом Эстляндского Императорского яхт-клуба можно по праву назвать первую половину 1914 г. Речь идет о времени до 1 августа 1914 г., т.е. до начала Первой мировой войны<sup>93</sup>.

Приблизительно в 1916 г. прекратилась деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба как российского спортивного общества. Следующей страницей истории спортивной организации стало ее возрождение уже в независимой Эстонии. К моменту присоединения Эстонии к Советскому Союзу количество спортсменов в яхт-клубе было около 500 человек. В период Второй мировой войны инфраструктура яхт-клуба независимой Эстонии была полностью уничтожена. В СССР впоследствии был возрожден Эстонский яхт-клуб с несколькими отделениями в регионах Прибалтики. Спортсмены данного общества добились ряда успехов на чемпионатах СССР и международных спортивных состязаниях по водному спорту.

В результате в начале XX в. Эстляндский морской яхт-клуб, принимая участие во всероссийских и международных соревнованиях, стал крупнейшей спортивной организацией западных регионов Российской Империи. Комитет яхт-клуба мог привлекать для участия в мероприятиях не только известных российских, но и иностранных спортсменов. Одновременно руководители Эстляндского Императорского яхт-клуба заботились о воспитании юных спортсменов, участии женщин в парусных гонках и проводили народные гонки для широких слоев населения прибалтийских губерний Российской Империи.

**В заключении** подведены итоги исследования, которые подтверждают новизну исследуемой проблемы и значимость научных результатов.

Ко второй половине XIX в. спортивное движение, связанное с организацией яхт-клубов, получило широкое распространение в Российской Империи. В 1888 г. Эстляндский морской яхт клуб создали уже на основе богатых предшествующих традиций российского и прибалтийского водного спорта. Как и во всей Российской Империи, членами нового яхт-клуба в Эстляндской губернии стали представители аристократии и наиболее богатые коммерсанты Прибалтики. Таким образом, мы получили очередное подтверждение элитарности спорта в императорской России.

С самого момента своего создания Эстляндский морской яхт-клуб старался разнообразными способами подчеркнуть элитарность своей общественной и спортивной организации. Это нашло отражение в солидных денежных суммах, жертвовавшихся благотворителями на формирование водного и спортивного общества. Помимо этого, за значительные деньги приобретались частные и общественные суда Эстляндского морского яхт-клуба. В дальнейшем комитет Эстляндского морского яхт-клуба на рубеже

---

<sup>93</sup> Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 24 апреля 1914 г. (№ 467). – С. 3.

XIX – XX вв. превратил спортивную организацию в крупнейшее общество на территории российской Прибалтики. Главным свидетельством значимости Эстляндского морского яхт-клуба становится постоянный приток в его ряды почетных и действительных членов, занимавших высшие государственные должности. Надо отметить, что руководство водноспортивного общества пользовалось покровительством правящей императорской фамилии и начальственных лиц Морского министерства России. Серьезный денежный объем членских взносов и пожертвований частных благотворителей привёл к расширению количества спортивных соревнований и мероприятий, проходивших под эгидой Эстляндского морского яхт-клуба.

Уже в начале XX в. среди спортивных парусных и гребных гонок проводились состязания для юных спортсменов, мужчин, женщин. Отдельное место в спортивной программе занимала так называемая народная гонка, в которой участвовали представители крестьянского сословия. Речь идет преимущественно о крестьянах Эстляндской губернии, живших в прибрежных деревнях и с ранних лет занимавшихся морским промыслом как средством для пропитания собственных семей. На рубеже XIX – XX вв. в связи с существенным притоком денежных средств происходило расширение внутренней инфраструктуры Эстляндского морского яхт-клуба. Нельзя не отметить и такие события, как дальние морские походы наиболее мореходных яхт. Подобные плавания помогли завести российским спортсменам первые международные связи. В то же время лучшие яхты Эстляндского морского яхт-клуба начали участвовать во всероссийских и международных соревнованиях. Многочисленные международные связи клуба нашли отражение и в его делопроизводственных документах. Правила организации стоянки судов в гавани Ревеля и найма матросов для судовладельцев яхт-клуба были написаны на трёх языках – русском, немецком и эстонском.

Наиболее эффективным с точки зрения развития спортивной организации и ее структуры для прибалтийского яхт-клуба стали 1910-е гг. В данный период с Высочайшего соизволения в 1913 г. яхт-клуб получил право именоваться «Императорской». Подобный факт свидетельствовал о росте влияния Эстляндского яхт-клуба, пользующегося покровительством высшей российской власти. Не отставали от него и губернаторы прибалтийских регионов Российской Империи, и адмиралы, руководящие Морским министерством России. В кассу яхт-клуба ежегодно поступали солидные денежные пожертвования от действительных членов и частных лиц.

Нельзя не отметить и рост влияния Эстляндского Императорского яхт-клуба внутри Российской Империи. Авторитет спортивного общества подчеркивает наличие в его рядах адмиралов и офицеров Российского Императорского флота, представителей гражданской администрации прибалтийских губерний, чинов придворного ведомства и лиц, принадлежащих к правящей императорской фамилии.

Начавшаяся Первая мировая война, затем события Гражданской войны и интервенции привели к тому, что Эстляндский Императорский яхт-клуб

прекратил свое существование в составе Российской Империи. Наличие в рядах Эстляндского Императорского яхт-клуба героев, погибших на фронтах Первой мировой войны, и регулярные денежные пожертвования в пользу российских воинов не смогли отвести от спортивного общества обоснованные подозрения жандармского управления Эстляндской губернии и контрразведки 6-ой армии Северного фронта. Дело в том, что в предвоенный период многие действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба посещали своих германских коллег. При этом, помимо контактов, имеющих отношение непосредственно к парусному и гребному спорту, прибалтийские яхтсмены общались с представителями военной и политической элиты Германии.

Спортивные традиции и материальная база, заложенные Эстляндским Императорским яхт-клубом в период существования Российской Империи, помогли впоследствии в становлении водных видов спорта в независимой Эстонии. Некоторые известные представители эстонского парусного и гребного спорта продолжали готовить кадры для всероссийских и международных достижений уже в 40-е гг. XX в.

В приложении исследования содержатся иллюстрации, отражающие повседневную деятельность Эстляндского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг.

**Список работ, опубликованных автором по теме диссертации  
Статьи, опубликованные  
в журналах, рекомендованных  
ВАК при Минобрнауки Российской Федерации:**

1. Копылов С.Н. Конфискация судов иностранных подданных у российских яхт-клубов во время Первой мировой войны / С.Н. Копылов // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2021. – № 1 (66). – С. 60–65. (0,3 п. л.).

2. Копылов С.Н. Проблема найма иностранных специалистов морского дела в Эстляндском императорском яхт-клубе / С.Н. Копылов // Journal Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research. – Т. 8. – № 9 (Январь 2021). – С. 15–20. (0,3 п.л.).

3. Копылов С.Н. Шпиономания против Эстляндского императорского яхт-клуба в 1916 г. / С.Н. Копылов // Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2021. – № 1 (57). – [Электронный ресурс] URL: (дата обращения: 27.03.2021.). (120 кб). (0,5 п.л.).

4. Копылов С.Н., Ливенцев Д.В. Развитие Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX в. / С.Н. Копылов, Д.В. Ливенцев // Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2021. – № 1 (57). – [Электронный ресурс] URL: (дата обращения: 27.03.2021.). (132 кб). (0, 25 п.л.).

**Статьи, опубликованные  
в других научных изданиях:**

1. Копылов С.Н. Освещение в прессе становления Эстляндского императорского яхт-клуба / С.Н. Копылов // Journal Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research. – Т. 8. – № 8 (Октябрь 2020). – С. 26–32. (0,3 п.л.).

2. Копылов С.Н. Создание Эстляндского морского яхт-клуба (к постановке проблемы исследования) / С.Н. Копылов // Рубежи истории. – № 4(10). – 2020. – С. 25–29. (0, 25 п.л.).

3. Копылов С.Н. Борьба с сословной организацией Эстляндского императорского яхт-клуба / С.Н. Копылов // Journal Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research. – Т. 8. – № 8 (Октябрь 2020). – С. 63–69. (0,3 п.л.).

4. Копылов С.Н. Клуб «Смелых парусников» как основатель водного спорта в Прибалтике // Рубежи истории. – № 5(11). – 2020. – С. 29–32. (0, 25 п.л.).

5. Копылов С.Н. Организация управления Ревельской гавани Эстляндского морского яхт-клуба / С.Н. Копылов // Рубежи истории. – № 6(12). – 2020. – С. 27–30. (0, 25 п.л.).

**КОПЫЛОВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЭСТЛЯНДСКОГО  
ИМПЕРАТОРСКОГО ЯХТ-КЛУБА**

(1888 – 1917 гг.)

Автореферат