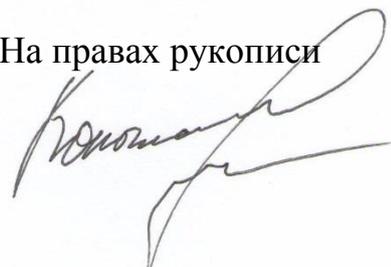


Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Воронежский государственный технический университет»

На правах рукописи



Копылов Сергей Николаевич

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

5.6.1. – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук,
доцент Ершов Б.А.

Воронеж – 2021

Оглавление

| | |
|---|-----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. Формирование Эстляндского морского яхт-клуба во второй половине XIX в..... | 27 |
| 1.1. Создание Эстляндского морского яхт-клуба..... | 27 |
| 1.2. Деятельность Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX в..... | 59 |
| Глава 2. Эстляндский императорский яхт-клуб в начале XX в..... | 96 |
| 2.1. Развитие внутренней инфраструктуры яхт-клуба..... | 96 |
| 2.2. Общественная деятельность членов Эстляндского императорского яхт-клуба..... | 126 |
| 2.3. Организация спортивных соревнований руководством Эстляндского яхт-клуба..... | 156 |
| Заключение..... | 172 |
| Источники и литература..... | 183 |
| Приложение..... | 198 |

Введение

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 между русскоязычным населением Прибалтики и местными коренными народами. 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 на национальных окраинах 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 отметить 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. История дореволюционных яхт-клубов Российской Империи нашла свое отражение в многочисленных публикациях современников до 1917 г. 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»¹. Помимо этого, есть публикации в санкт-петербургской газете «Яхта»².

Конечно, газетные статьи нельзя напрямую отнести к научной историографии. Но всё-таки в них формировались первые оценки деятельности клуба, которые затем широко учитывались в истории его изучения.

¹ В Ревельском яхт-клубе // Ревельский вестник. – 25 июня 1913 г. (№ 256) – С. 2.; Высочайшая милость Эстляндскому яхт-клубу // Ревельский Вестник. – 28 января 1913 г. (№ 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.; Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 15 сентября 1912 г. (№ 17). – С. 2.; Новое место стоянки яхт Ревельского Императорского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 14 октября 1913 г. (№ 318) – С. 2.; Новое место стоянки яхт Ревельского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 9 сентября 1913 г. (№ 291) – С. 2.; Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 21 апреля 1914 г. (№ 476) – С. 2.; Окончание гонки // Ревельский Вестник. – 17 июня 1913 г. (№ 226). – С. 2.; Первенство по легкой атлетике учеников Ревельской гимназии императора Николая II // Ревельский Вестник. – 9 июня 1914 г. (№ 500). – С. 2.; По поводу выбора командора яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 19 сентября 1912 г. (№ 20). – С. 2.; Поднятие флага Императорского Эстляндского морского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 7 мая 1913 г. (№ 197). – С. 3.; Состав Эстляндского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 6 октября 1912 г. (№ 33). – С. 2.; Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 20 мая 1913 г. (№ 206). – С. 2.; Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 31 мая 1914 г. (№ 493). – С. 2.; Эстляндский яхт-клуб // Ревельский Вестник. – 29 октября 1912 г. (№ 51). – С. 2.

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

В начале XX в. появились первые научно-популярные издания о водном спорте, которые также легли в основу историографии темы. К отдельным изданиям относятся: М.Я. Васильев «Парусный ботик и управление им»³, К.Е. Кометс «Лыжный и лыжно-парусный спорт»⁴, К.Е. Кометс «Лыжный, лыжно-парусный и лыжно-саночный спорт»⁵, «Об управлении лодками под веслами и парусами»⁶ и «Петр Великий – основатель водного спорта в России»⁷.

В целом констатируем, что дореволюционные авторы 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 Л.Р. Аксютин⁸, Д.В. Брунса⁹, В. Гловацкого¹⁰, совместной работы Н.В. Григорьева, Д.Н.

³Васильев Н.Я. Парусный ботик и управление им / Н. Я. Васильев. – Петроград, 1914. – 42 с.

⁴Кометс К.Е. Лыжный и лыжно-парусный спорт / К.Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1904. – 66 с.

⁵Кометс К.Е. Лыжный, лыжно-парусный и лыжно-саночный спорт / К. Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1910. – 96 с.

⁶Об управлении лодками под веслами и парусами. – Херсон, 1912. – 17 с.

⁷Петр Великий – основатель водного спорта в России: Лига обновления флота. – Санкт-Петербург, 1910. – 18 с.

⁸Аксютин Л.Р. Двенадцать тысяч миль под парусами / Л. Р. Аксютин. – Ленинград: Судостроение, 1981. – 123 с.

⁹Брунс Д.В. Таллинн – олимпийской регате / Д.В. Брунс. – Таллинн, 1979. – 101 с.

¹⁰Гловацкий В. Увлекательный мир парусов: Очерки по истории парусного спорта / В.Гловацкий. – М., 1979. – 312 с.

Коровельского, Г.Л. Френкеля¹¹ и А.А. Жемчужникова, Я.В. Шестоперова, Л. Прохорова¹², Л.А. Зарембы¹³, В.К. Иванова¹⁴, К. Каракулина¹⁵, С.В. Коробкова¹⁶, С.Т. Коростылева¹⁷ и ряд других¹⁸. Упомянутая литература фрагментарно рассматривает проблемы развития водного международного и российского спорта в начале XX в.

Непосредственное отношение к теме исследования имеют научные статьи Х.А. Куйвыгина, которые посвящены исключительно истории возникновения водных и парусных видов спорта в прибалтийских

¹¹Григорьев Н.В., Коровельский Д.Н., Френкель Г.Л. Парусный спорт / Н.В. Григорьев., Д.Н. Коровельский., Г.Л. Френкель. – М., 1955. – 359 с.

¹²Жемчужников А.А., Шестоперов Я.В., Прохоров Л. Водный спорт / А.Жемчужников. Я.Шестоперов. – М., 1925. – 210 с.

¹³Заремба Л.А. Водный туризм в СССР / Л.А. Заремба. – Москва, 1986. – 62 с.

¹⁴Иванова В.К. Что читать о водном спорте: Краткий рекомендованный список литературы / В.К. Иванова. – Ленинград, 1954. – 11 с.

¹⁵Каракулин К. Дальние плавания на яхтах / К. Каракулин. – М., 1955. – 92 с.

¹⁶Коробков С.В. ОСВОД: задачи, структура, основные направления работы / С.В. Коробков. – М.: Изд: Московский рабочий, 1977. – 45 с.

¹⁷Коростылев С.Т. На веслах и под парусами: из опыта командира шлюпки / С.Т. Коростылев. – М., 1959. – 96 с.

¹⁸Куйвыгин Х. А. История «Ордена Смелых Парусников» / Х.А. Куйвыгин // Катера и яхты. – 1966. – Вып. 6. – С. 137 – 138;Его же. От народных регат – к регате олимпийской: О хождении под парусами в Таллинне за последние сто лет / Х.А. Куйвыгин. - Таллинн, 1979. - 78 с.; Кулик И.Н. Водные виды спорта в ДОСААФ / И.Н. Кулик. – М., 1964. – 86 с.; Леженин И. Гребной спорт / И. Леженин. – Воронеж, 1921. – 16 с.; Пинегин Т.А., Лобач-Жученко Б.Б. Яхта и буер: (Парусный спорт) / Т.А. Пинегин., Б.Б. Лобач-Жученко. – Москва: Воениздат, 1965. – 150 с.; Лобач-Жученко Б.Б. Морские плавания на парусных яхтах / Б.Б. Лобач-Жученко. – М., 1956. – 175 с.; Парусный спорт. – М., 1961. – 36 с.;Поздникин В.М. Военно-морской и водный спорт в ДОСААФ: В помощь докладчикам и беседчикам организаций ДОСААФ. / В. М. Поздникин. – Москва, 1952. – 14 с.; Усиков П.Т., Лазак В.В. Гребной спорт: Пособие гребцу и инструктору / П.Т. Усиков, В.В. Лазак. – Ленинград, 1925. – 140 с.;

губерниях Российской Империи. Вся остальная литература советского этапа историографии носит по большей части научно-популярный характер.

Хотелось бы подчеркнуть, что историография советского этапа содержит несистематизированную информацию по истории российского парусного и гребного спорта до 1917 г.

Возрождение интереса к теме истории водного спорта в Российской Империи происходит только на современном этапе отечественной историографии.

Прежде всего, нужно отметить ряд общих работ, посвященных различным аспектам истории водных видов спорта в Российской Империи до 1917 г.: книги А.Л. Баталов и Л.Р. Вайнтрауба¹⁹, К. Бисона²⁰, С.Ю. Борисова²¹, Б.Р. Голощапова²², коллективную работу о гребном спорте²³.

На современном этапе историографии ученые уделяют значительно больше внимания вопросам становления международного и российского водного и парусного спорта в исследуемый исторический период.

Монографическую работу и целый ряд научных статей по истории Воронежского Петровского яхт-клуба издал исследователь Коробчук А.О., который первым из воронежских историков затронул проблемы, связанные с формированием и развитием Воронежского Петровского яхт-клуба²⁴.

¹⁹Баталов А. Л., Вайнтрауб Л. Р. Спорт в Москве в XIX – начале XX века: Речной яхт-клуб и его роль в развитии московского спорта: от гребли до горных лыж / А.Л. Баталов, Л.Р. Вайнтрауб. – М., 2012. – 203 с.

²⁰Бисон К. Выживание на море / К. Бисон. – М.: Изд: ФАИР-ПРЕСС, 2004. – 402 с.

²¹Борисов С. Ю. История парусного спорта России. 300 лет. 1718 – 2018 / С.Ю. Борисов. – М., 2018. – 271 с.

²²Голощапов Б.Р. История физической культуры и спорта / Б.Р. Голощапов. – М.: Академия. 2012. – 310 с.

²³Гребной спорт. – М., 2006. – 400 с.

²⁴Коробчук 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

Еще одним воронежским ученым, исследовавшим сотрудничество Воронежского Петровского яхт-клуба и Воронежского общества спасания на водах является А.М. Безуглов²⁵. В своих многочисленных публикациях,

и 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.; Коробчук А.О. Обучение водному спорту в яхт-клубе города Воронежа / А.О. Коробчук // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. – Воронеж: Изд. Научная книга, 2014. – С. 113 – 114; Коробчук А.О. Организация катка Воронежского петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Берегиня-777-Сова. – 2015. – № 1(24) – С. 85 – 88; Коробчук А.О. Организация Петровского Воронежского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Культура физическая и здоровье. – 2013. – № 3 (45). – С. 71 – 73; Коробчук А.О. Первые годы существования Воронежского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Берегиня-777-Сова. – 2013. – № 3. – С. 10 – 16; Коробчук А.О. Принятие устава Воронежского Петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Теория и практика инновационных технологий в АПК. – Воронеж, 2013. – С. 72 – 74; Коробчук А.О. Развитие структуры яхт-клуба в Воронеже до 1917 г. / А.О. Коробчук // Твой товарищ. – 2013. – № 8. – С. 12 – 19; Коробчук А.О. Создание яхт-клуба в Воронеже / А.О. Коробчук // Созвездие. – 2013. – № 1. (2). – С. 91 – 110; Коробчук А.О. Яхт-клуб в Воронеже до 1917 г. / А.О. Коробчук // Берегиня-777-Сова. – 2014. – № 3 (22). – С. 6 – 14; Коробчук А.О. Яхт-клуб Воронежа как центр спортивной жизни дореволюционной русской провинции / А.О. Коробчук // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. – Воронеж: Изд. Научная книга, 2013. – С. 195 – 197.

²⁵Безуглов 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.; Безуглов А.М. Гуманитарное значение воронежского общества спасания на водах в начале XX в. / А.М. Безуглов // Рубежи истории. – 2019. – № 1(2). – С. 9 – 11; Безуглов А.М. Обучение спасанию на воде в Воронежской губернии / А.М. Безуглов // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. –

ставших основой для его кандидатской диссертации, автор обобщил и проанализировал как социально и научно значимую проблему деятельность общества спасания на водах в Воронежской губернии в конце XIX – начале XX вв. Нельзя не отметить, что воронежское общество спасания на водах тесно сотрудничало с местным яхт-клубом²⁶.

Дополнительные грани истории водного спорта и организации спасения на водах в Воронежской губернии были раскрыты в нескольких публикациях воронежских краеведов, имеющих отношение к теме

Воронеж: Изд. Научная книга, 2014. – С. 84 – 85; Безуглов А.М. Первое десятилетие деятельности Воронежского общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Евразийский форум. – 2015. – № 1. (7). – С. 26 – 33; Безуглов А.М. Развитие воронежского окружного общества спасания на водах в конце XIX в. / А.М. Безуглов // Культура физическая и здоровье. – 2015. – № 2 (53). – С. 115 – 118; Безуглов А.М. Создание воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Твой Товарищ. – 2014. – № 11. – С. 18 – 22; Безуглов А.М. Спасание на воде в Воронежской губернии в конце XIX – начале XX вв. / А.М. Безуглов // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2015. – № 2 (267). – С. 116 – 119; Безуглов А.М. Спасение на водах в Воронежской губернии в конце XIX в. / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2019. – № 1 (40). – С. 42 – 47; Безуглов А.М. Становление Воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Культура физическая и здоровье. – 2014. – № 4 (51) – С. 51 – 54; Безуглов А.М. Учреждение воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 4 (54). – Ч. 1. – С. 26 – 28; Безуглов А.М. Формирование воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2015. – № 1 (24). – С. 79 – 84.

²⁶Безуглов 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.

диссертационного исследования: Бахтин В.В., Скрыпникова Т.Л.²⁷ и Ливенцев Д.В.²⁸.

Мы сознательно подробно остановились на истории изучения водного спорта в Воронежской губернии, особенно парусного и гребного, дабы показать наличие здесь уже сложившейся историографической традиции, которые служат опорой для изучения данной проблемы применительно к другим регионам России.

Особо отметим, что на региональном уровне косвенно тема гребного спорта затрагивалась только в диссертации Н.В. Гавриковой²⁹, подготовленной на материалах Московского региона.

Другие близкие к нашей теме диссертации последних лет выполнены на общероссийском материале и позволяют представить широкий исторический фон для нашего исследования: Карамнова А.В.³⁰, Петракова В.Е.³¹ и Семенов В.Г.³²

²⁷Бахтин В.В., Скрыпникова Т.Л. Воронежское общество спасания на водах / В.В. Бахтин, Т.Л. Скрыпникова // Битюг. – 2014. – № 4. – С. 13 – 18.

²⁸Ливенцев 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.

²⁹Гаврикова Н.В. История становления и развития службы спасения на водных коммуникациях России в 1875 – 2000 гг.: на материалах Москвы и Московского региона.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Гаврикова, Наталья Васильевна. – Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова – Москва, 2008. – 23 с.

³⁰Карамнова А.В. Состояние и развитие российского военно-морского образования в XIX в.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Карамнова, Анастасия Владимировна. Воронежский государственный педагогический университет. – Воронеж, 2011. – 23 с.

³¹Петракова 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.

Весьма интересной для понимания значения элитарных яхт-клубов для императорской фамилии и российской аристократии представляется диссертация Василенко С.А.³³

Все вышеупомянутые отечественные справочные издания по большей части посвящены различным техническим аспектам маломерных плавучих средств. Помимо этого, они затрагивают символику дореволюционных и советских яхт-клубов и знаки и призы, выдаваемые спортивным организациям по результатам соревнований.

К немногочисленной иностранной литературе, в определенной мере затрагивающей нашу тему, относятся работы Ж.Ф. Клода³⁴, К. Додда³⁵, Г. Гутке³⁶, Р.С. Кеннета³⁷, Х. Мирона и Дж. Мора³⁸. Эти работы представляются полезными для понимания место российского яхтенного спорта в мировой водноспортивном движении.

³²Семенов 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.

³³ 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.

³⁴Claude J. F. Aspectsmédicauxdelapratiquedeuyachting à voile: Thèse / parJacquesFrançoisClaude. – Paris, 1973. – 105 p.

³⁵Dodd Ch. The story of world rowing / Christopher Dodd. – London, 1992. – 468 с.

³⁶Guthke G. Die Paragraphen-Klippe: KleineGesetzeskundefür den Wassersportler / G. Guthke. – Berlin: Sportverl., 1953. – 72 p.

³⁷Kenneth R. S. The International Maritime Organization / R. S. Kenneth. – Simmonds & Hill Pub., 1994. – 118 p.

³⁸Myron H., Moore J. N. International Maritime Organization / H. Myron, J. N. Moore. – University of Virginia, 1999 – 211 p.

Полезные иностранные справочные издания представлены целым рядом работ: Г. Грелл³⁹, Х. Дитер и Р. Шинке⁴⁰, Д. Левинсон и К. Кристенсен⁴¹, Р. Лохманн⁴², «Sportywodnewrekreacji»⁴³ и В. Липонски⁴⁴. Особую значительную ценность для нас ценность представляют справочные издания, написанные на иностранном языке руководством российских дореволюционных яхт-клубов⁴⁵.

В заключение краткого историографического обзора необходимо отметить значительное количество, но невысокий научный уровень публикаций по избранной теме в дореволюционной России. В то же время 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

³⁹Grell G. Das Kleine Segelbuch: [Alles vom Segelsport] / Mit den Zeichn. von Age Nissen. – Hamburg: Broschek & Co., Cop. 1938. – 206 p.

⁴⁰H. 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.

⁴¹Levinson, D.; Christensen, K. Encyclopedia of World Sport: From Ancient Times to the Present / David Levinson, Karen Christensen // USA: Oxford University Press, 1996. – 1317 p.

⁴²Lohmann R. Wie sagt der Segler...? : Vollständiges Taschenwörterbuch der Sportseglersprache mit sachlichen Erläuterungen und wortgeschichtlichen Gedächtnishilfen / Von dr. Richard Lohmann. – Berlin: R. C. Schmidt & Co., 1925. – 112 p.

⁴³Sporty wodne w rekreacji / Akad. wychowania fiz. we Wrocławiu; pod red. Ryszarda Błachy. – Wrocław: Wydaw. AWF we Wrocławiu, 2004. – 185 p.

⁴⁴Wojciech Liponski. World Sports Encyclopedia / Liponski Wojciech // USA: MBI, 2003. – 596 p.

⁴⁵Pursiseura Maininki 1906 – 1916. – Turku: Kirjapaino Polytypos, 1916. – 84 p.; «Baltic», Yacht-Club (Riga). Statuten-Entwurf / Rigaer Yacht-Club. - Riga, 1878. – 8 p.

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:

- 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 нормативными постановлениями. Они позволяют изучать повседневную деятельность клуба, его конкретные связи с Императорским домом.

Фонд «Управление главного командира Черноморского флота и портов Черного моря (1785 – 1908 гг.)» содержит информацию об освобождении российских и международных яхт-клубов от портовых сборов⁴⁶.

В фонде «Инспекторский департамент Морского министерства г. Санкт-Петербург (1836 – 1884 гг.)» имеется информация об императорском соизволении на ношение особой униформы членами аристократических яхт-клубов⁴⁷. Помимо этого, в том же фонде находится распоряжение о запрете найма на суда Императорских яхт-клубов иностранных матросов и штурманов⁴⁸.

Фонд Главного Морского Штаба включил в себя самую обширную информацию об истории Эстляндского Императорского яхт-клуба. В нем отложились отчеты о работе спортивной организации в конце XIX в., а также перепиской о выделении денежных средств на приобретение ценных спортивных призов⁴⁹. В материалах фонда выявлено 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 войны⁵⁰. Более того, в данном фонде можно найти документы о разрешении на заграничные плавания для частных судов Эстляндского Императорского яхт-клуба⁵¹. Здесь же находятся проекты сигнальных и судовых флагов прибалтийских яхт-

⁴⁶ Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 243. Оп. 1 – 2. Д. 6597.

⁴⁷ Там же. Ф. 283. Оп. 1 – 2. Д. 6528.

⁴⁸ Там же. Д. 6770.

⁴⁹ Там же. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1066.

⁵⁰ Там же. Оп. 2. Д. 2253.

⁵¹ Там же. Д. 619.

клубов, направленных на утверждение в Морское министерство России⁵². Немаловажное значение имеет и находящаяся в фонде служебная записка о правилах ношении униформы для членов российских водных спортивных обществ⁵³. 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 флота⁵⁴.

Фонд «Севастопольский порт (1783 – 1917 гг.)» имеет документы об избрании морских офицеров членами Императорских аристократических яхт-клубов⁵⁵.

Фонд «Петроградский порт (1855 – 1919 гг.)», обладает архивными документами о реквизиции маломерных плавучих средств у германских и австро-венгерских подданных⁵⁶.

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 Пантелеева Ю.А.⁵⁷. В своих воспоминаниях один из первых отечественных яхтсменов Пантелеев Ю.А. освещает вопросы становления в Российской Империи парусного и гоночного видов спорта.

Еще один источник представлен целым рядом справочных изданий: Безунов Б.А. «Спорт XX век: хроника отечественного и мирового спорта:

⁵² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 4039.

⁵³ Там же. Д. 257.

⁵⁴ Там же. Д. 2255.

⁵⁵ Там же. Ф. 920. Оп. 5. Д. 738.

⁵⁶ Там же. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304.

⁵⁷ 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.

события, персонажи, рекорды»⁵⁸, Блеер А.Н. «Терминология спорта»⁵⁹, «Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов»⁶⁰, «Большая советская энциклопедия»⁶¹, Доценко В.Д. «Знаки и жетоны Российского Императорского флота, 1696 – 1917»⁶², Доценко В.Д. «Знаки и жетоны Российского флота, 1917 – 1945»⁶³, Надломов С.С. «Справочник шкипера: практическое пособие для яхтсменов»⁶⁴, «Памятка яхтсмена»⁶⁵, «Парусный спорт: Справочник»⁶⁶, «Справочная книжка для яхтсмена»⁶⁷, «Справочник по управлению яхтой: выбор лодки, оборудование, оснастка, палубные механизмы, причаливание, удержание на плаву»⁶⁸, «Сто великих спортсменов»⁶⁹ и «Энциклопедический словарь по физической культуре и спорту»⁷⁰.

⁵⁸Безунов Б.А. Спорт XX век: хроника отечественного и мирового спорта: события, персонажи, рекорды. / Б.А. Безунов. – М.: Советский спорт, 2001. – 375 с.

⁵⁹Блеер А.Н. Терминология спорта / А.Н. Блеер. – М.: Академия, 2010. – 459 с.

⁶⁰Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов. // <http://book.nationalclass.ru/encyclopediayacht-klub>. (Дата обращения 12 сентября 2020 г.).

⁶¹Большая советская энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1979. – Т. 30. – 420 с.

⁶²Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского императорского флота, 1696 – 1917 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2004. – 240 с.

⁶³ Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского флота, 1917 – 1945 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2003. – 104 с.

⁶⁴Надломов С.С. Справочник шкипера: практическое пособие для яхтсменов / С. С. Надломов. – М.: Моркнига, 2012. – 102 с.

⁶⁵Памятка яхтсмена. – Москва, 1947. - 24 с.

⁶⁶Парусный спорт: Справочник. – Москва, 1980. - 48 с.

⁶⁷Справочная книжка для яхтсмена. - Санкт-Петербург, 1895. - 10 с.

⁶⁸Справочник по управлению яхтой: выбор лодки, оборудование, оснастка, палубные механизмы, причаливание, удержание на плаву / авт.-сост. Маланов И.Б. –Изд: Харвест, – Минск, 2007. – 128 с.

⁶⁹Сто великих спортсменов. – М.: Вече, 2012. – 431 с.

⁷⁰Энциклопедический словарь по физической культуре и спорту. – М.: Сабля – Яхт-клуб. – Т. 3. – 1963. – 423 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: «Лифляндский яхт-клуб (Рига). Устав Лифляндского яхт-клуба»⁷¹, «Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г.»⁷², «Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г.»⁷³, «Ревельский яхт-клуб. Устав Ревельского яхт-клуба.»⁷⁴, «Рижский яхт-клуб. Устав Рижского яхт-клуба»⁷⁵, «Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба»⁷⁶ и «Устав Эстляндского морского яхт-клуба»⁷⁷.

Вторая группа включает в себя различные правила, списки членов спортивных организаций и сигналы во время соревнований: «Парусный спорт: Правила соревнований»⁷⁸, «Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба»⁷⁹, «Правила постройки парусных яхт»⁸⁰,

⁷¹Лифляндский яхт-клуб (Рига). Устав Лифляндского яхт-клуба. – Рига, 1900. – 25 с.

⁷²Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – 13 с.

⁷³Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. – Ревель, 1915. – 8 с.

⁷⁴Ревельский яхт-клуб. Устав Ревельского яхт-клуба. – Ревель, 1911. - 15 с.

⁷⁵Рижский яхт-клуб. Устав Рижского яхт-клуба. – Рига, 1894. – 26 с.

⁷⁶Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. – Санкт-Петербург, 1910. – 20 с.

⁷⁷Устав Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1910. – 70 с.

⁷⁸Парусный спорт: Правила соревнований. - Москва, 1939. - 36 с.

⁷⁹Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – 7 с.

⁸⁰Правила постройки парусных яхт / Киев. гор. правл. НТО им. акад. Н.А. Крылова. – Киев, 1982. – 210 с.

«Российские яхт-клубы, парусные и гребные общества»⁸¹, «Сигналы для парусных гонок и эскадренного или совместного плавания»⁸², «Список подписавшихся в 1874 г. на издаваемый Санкт-Петербургским речным яхт-клубом ежемесячный листок для любителей морского дела «Яхта»»⁸³ и «Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба»⁸⁴.

Третью группу составили памятные книжки Эстляндского морского яхт-клуба, напечатанные в разные года в конце XIX в.⁸⁵.

С привлечением упомянутых многочисленных опубликованных и неопубликованных разных видов источников 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.

⁸¹Российские яхт-клубы, парусные и гребные общества // Русское судоходство, торговое и промысловое на реках, озерах и морях. – 1890. – № 123 – 124. – С. 95 – 100.

⁸²Сигналы для парусных гонок и эскадренного или совместного плавания / Екатеринин. яхт-клуб.– Одесса: тип. и хромолит. Е.И. Фесенко, 1900. – 10 с.

⁸³Список подписавшихся в 1874 г. на издаваемый Санкт-Петербургским речным яхт-клубом ежемесячный листок для любителей морского дела «Яхта» // Яхта. – 1874. – № 12. – С. 741.

⁸⁴Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1891. – 1 с.

⁸⁵Памятная 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.

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 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 в.

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. Впервые 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. Изучена ранее не представленная в научной литературе повседневная работа Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1888 – 1917 гг., взаимодействие спортивной организации с официальной российской властью в Прибалтике. Новыми для исторической науки являются сюжеты о финансировании и покровительстве спортивному обществу со стороны российской императорской фамилии. Впервые проанализирован как научная проблема состав почетных и действительных членов яхт-клуба, во многом отразивший иерархию российских прибалтийских губерний во второй половине XIX – начале XX вв.

3. Новизна работы проявилась в специальном изучении проведения и организации всероссийских и международных спортивных мероприятий под руководством Эстляндского Императорского яхт-клуба. В исторической ретроспективе показано развитие инфраструктуры Эстляндского яхт-клуба. Параллельно исследована малоизвестная общественная деятельность клуба, отражение в ней прогерманских настроений эстляндского дворянства и купечества.
4. С научных позиций изучены результаты спортивных соревнований и мероприятий, регулярно проводимых Эстляндским Императорским яхт-клубом во второй половине XIX – начале XX вв. Дана оригинальная 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 неиспользованные 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 достигло 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 реквизировало 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 и 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 в историческом контексте понятий морской яхт-клуб и императорский яхт-клуб. На конкретном материале раскрыто понятие реквизиции территории Российской Империи маломерных судов, принадлежавших германским и австро-венгерским подданным в период Первой мировой войны. Наполнено конкретным содержанием и понятие политизация спорта, особенно применительно к кризисным военно-революционным периодам истории.

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 трех 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, заключение, список источников и литературы, иллюстрированное приложение.

Глава 1

Формирование Эстляндского морского яхт-клуба во второй половине XIX в.

1.1 Создание Эстляндского морского яхт-клуба

Традиции водного спорта в Российской Империи были заложены еще в царствование императора Петра I. После этого во второй половине XIX в. яхт-клубы формируются в наиболее крупных губернских городах, не говоря уже о Москве и Санкт-Петербурге⁸⁶.

Например, 11 сентября 1848 г. Его Сиятельству Л.Л. Гейдену от Комитета Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба пришло письмо следующего содержания:

«Милостивый государь
граф Логин Логинович!

Комитет Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба имея ввиду, что с учреждением общества яхт-клуба, одной из главной целей оно было всевозможное вспомоществование к распространению и усовершенствованию мореплавания собственно между российскими подданными, в заседании, 2-го сего сентября бывшего, положил: на будущее время, а именно с января 1849 г. штурманов и матросов из иностранцев не иметь на судах яхт-клуба.

О таковых полномочиях комитет имеет честь сообщить Вашему Сиятельству. Покорнейше прошу почтить меня уведомлением, если высшему начальству угодно будет удостоить своё утверждение.

⁸⁶Коробчук А.О. Воронежский Петровский яхт-клуб (1875 – 1917 гг.). Указ. соч. С. 5.

Примите уверения в совершенном почтении моем и преданности.

Князь Александр Лобанов-Ростовский»⁸⁷.

В пояснительной записке говорилось, что до этого момента по параграфу 36 устава Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба, позволялось брать иностранных лоцманов для проводки русских судов. Теперь же подобная практика запрещалась⁸⁸.

7 октября 1848 г. инспекторским департаментом Морского министерства России мнение главы Санкт-Петербургского яхт-клуба было доведено до императора Николая I⁸⁹.

В результате российское военно-морское ведомство 16 октября 1848 г. выразило свое согласие с князем А.Я. Лобановым-Ростовским и предложило внести соответствующие изменения в уставные документы Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба⁹⁰.

На данном примере можно судить о том, как руководство российских яхт-клубов боролось за развитие отечественного военно-морского дела.

Одновременно российские яхт-клубы сотрудничали со своими иностранными коллегами. Так, 9 января 1862 г. инспекторский департамент Морского министерства России предоставил главному командиру Николаевского порта сведения о льготах для российских яхтсменов во всех шведских и норвежских яхт-клубах⁹¹. Естественно подобные льготы подразумевали адекватный ответ от российского руководства.

⁸⁷ РГА ВМФ Ф.283. Оп. 1. Д. 6770. Л. 1.

⁸⁸ Там же. Л. 2.

⁸⁹ Там же. Л. 3.

⁹⁰ Там же. Л. 5.

⁹¹ Там же. Ф.243. Оп. 1. Д. 6597. Л. 1.

Немного раньше, 30 декабря 1861 г., подобные льготы были официально подтверждены в министерстве иностранных дел Российской Империи⁹².

Привлекались активные члены российских яхт-клубов и для участия в общественной работе. Например, уже в начале XX в., 17 декабря 1904 г., командный состав Черноморского флота вместе с членами местного яхт-клуба участвовал в организации деятельности окружного общества спасания на водах⁹³.

Впоследствии в Российской Империи расширяется сеть яхт-клубов. Постепенно клубы перестают быть исключительно аристократическими спортивными организациями, имеющими закрытый характер. Известен факт создания 30 марта 1910 г. Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Данная спортивная организация предполагала для своих членов следующие занятия:

Водный спорт;
Лыжи;
Катание на буерах;
Катание на коньках;
Плавание;
Лаун-теннис;
Футбол⁹⁴.

Для всех студентов, входивших в яхт-клуб, исключались азартные игры и спиртные напитки⁹⁵.

Помимо этого, члены студенческого яхт-клуба периодически должны были устраивать:

Научные доклады;

⁹² РГА ВМФ. Ф.243. Оп. 1. Д. 6597. Лл. 2 – 2об.

⁹³ Там же. Ф.920. Оп. 5. Д. 738. Лл. 2 – 2об.

⁹⁴ Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Указ. соч. С.1.

⁹⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1.Д. 4039. Л. 230.

Чтение лекций;

Собеседования по водному спорту;

Собеседования по игровым видам спорта;

Платные вечера;

Бесплатные вечера;

Музыкальные концерты;

Театральные спектакли;

Обсуждения печатных трудов по водному спорту;

Обсуждение печатных трудов по игровым видам спорта⁹⁶.

Среди развлекательных мероприятий Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба можно выделить следующие:

Морские экскурсии;

Речные экскурсии;

Познавательные экскурсии;

Доходы столичного студенческого яхт-клуба складывались из:

Членских взносов;

Платы, взимаемой с гостей спортивной организации;

Оплаты стоянки судов членов яхт-клуба;

Оплаты сохранности судов членов яхт-клуба в случаи их зимовки в гавани;

Денежных сборов за частные вечера;

Денежных сборов за организацию концертов;

Денежных сборов за организацию спектаклей;

Денежных взносов за участие в водных и гребных спортивных соревнованиях;

Пожертвований членов студенческого яхт-клуба;

Случайных денежных пожертвований от посторонних частных лиц⁹⁷.

⁹⁶ Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Указ. соч. С.2.

⁹⁷ Там же. Указ. соч. С.3.

Существенным отличием от прочих российских яхт-клубов было наличие в составе почетных членов организации:

Представителей высших учебных заведений, т.е. преподавательского корпуса;

Представителей администраций высших учебных заведений, т.е. деканов и ректоров⁹⁸.

Управлял делами столичного студенческого яхт-клуба специальный комитет, к обязанностям которого относились:

Попечение о благоустройстве инфраструктуры спортивной организации;

Наблюдение за исполнением уставных документов яхт-клуба;

Наблюдение за исполнением решений общего собрания;

Составление годового отчета о деятельности спортивной организации;

Составление годовой денежной сметы за прошедший год;

Составление плана спортивных и развлекательных мероприятий на будущий год;

Наблюдение за расходом денежных сумм на нужды спортивного общества;

Ежемесячная проверка бухгалтерской отчетности;

Осуществление найма необходимого для студенческого яхт-клуба персонала;

Определение должностных обязанностей служебного персонала столичного студенческого яхт-клуба;

Увольнение служебного персонала яхт-клуба⁹⁹.

Разработка специальных инструкций по следующим вопросам:

1. Хозяйственная часть;
2. Библиотека;

⁹⁸ Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Указ. соч. С.4.

⁹⁹ Там же. С.12.

3. Гавань яхт-клуба;
4. Спортивные соревнования.

Организация научных и информационных сообщений по ряду вопросов:

1. Чтение лекций;
2. Собеседования;
3. Гонки;
4. Увеселительные мероприятия;
5. Экскурсии;
6. Информация от руководства яхт-клуба.

Приобретение объектов инфраструктуры для столичного студенческого яхт-клуба:

1. Движимое имущество;
2. Недвижимое имущество;
3. Земельные участки;
4. Постройка судов;
5. Постройка мастерских.

К обязанностям так же относились:

Выдача доверенностей для должностных лиц, действующих от имени руководства яхт-клуба;

Страхование движимого и недвижимого имущества яхт-клуба;

Заключение коммерческих договоров от имени яхт-клуба;

Прием в ряды яхт-клуба следующих лиц:

1. Почетных членов;
2. Действительных членов;
3. Членов-сотрудников.

Помимо этого руководство яхт-клуба осуществляло:

Наблюдение за повседневной жизнью студентов, являющихся членами спортивной организации;

Право исключения неблагонадежных студентов, входящих в столичный яхт-клуб;

Ведение полного списка судов Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба;

Выдача патентов на право плавания под флагом студенческого яхт-клуба;

Выдача свидетельств на право плавания под флагом студенческого яхт-клуба¹⁰⁰;

Взимание штрафов со студентов, входящих в спортивное общество;

Взаимоотношения с государственными органами Российской Империи;

Созыв общего собрания;

Заведование изменениями уставных документов спортивного общества;

Распоряжения, относящиеся к изменениям уставных документов столичного яхт-клуба¹⁰¹.

Владельцами судов в столичном студенческом яхт-клубе могли быть следующие лица:

Судовладельцы;

Представитель судна¹⁰².

Судовладельцы обязаны были вносить плату за свое маломерное плавучее средство, находящееся в гавани студенческого яхт-клуба¹⁰³.

Все суда студенческого яхт-клуба подразделились на:

Общественные;

Частные.

По своему виду суда студенческого яхт-клуба делились на два разряда:

¹⁰⁰ Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Указ. соч. С.13.

¹⁰¹ Там же. С.14.

¹⁰² Там же. С.16.

¹⁰³ Там же. С.17.

Яхты;

Шлюпки.

К первому разряду относились все крупные маломерные суда, способные совершать дальние морские походы.

Ко второму разряду принадлежали маломерные плавучие средства:

Палубная шлюпка;

Открытая шлюпка;

Гичка (легкая парусная и гребная шлюпка – Авт.)¹⁰⁴;

Гиг (низкобортная узкая шлюпка – Авт.)

Из состава Санкт–Петербургского студенческого яхт-клуба, маломерные плавучие средства могли быть исключены в следующих случаях:

Суда, по техническим параметрам не пригодные для осуществления плаваний и участия в соревнованиях;

Маломерные плавучие средства, владельцы которых не предоставили комитету спортивной организации исчерпывающих сведений об их техническом состоянии;

Суда, не имеющие представителей среди членов спортивной организации;

Маломерные плавучие средства, за содержание которых в гавани яхт-клуба их владельцы не выплатили соответствующую денежную сумму¹⁰⁵.

Из приведенных выше выдержек, относящихся к уставу Санкт-Петербургского яхт-клуба, можно сделать вывод, что водный спорт в Российской Империи в начале XXв. достиг серьезного и почти профессионального уровня развития. Более того, помимо высших слоев общества к парусному и гребному водному спорту начали активно привлекать представителей студенческой молодежи.

¹⁰⁴ Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. Указ. соч. С.18.

¹⁰⁵ Там же. С.19.

Достаточно интересную историю прошли водные виды спорта в своем становлении и в прибалтийских губерниях Российской Империи.

Например, в 1820 г. в Прибалтике появилось первое водноспортивное общество под названием «Орден смелых парусников». В него входили четыре парусных судна. Среди основателей этого общества можно выделить следующих лиц:

- К. Крафта;
- К. Ф. Хэппенера;
- К. А. Майера;
- Реверса.

Интересно, что среди возможных названий первой спортивной водной организации в Прибалтике предлагались:

1. Орден вод и ветров;
2. Орден морской радости;
3. Орден мирной армады;
4. Орден морского воздуха, морской радости, невинности, любви и верности;
5. Морское общество;
6. Ревельское водное общество;
7. Руль и якорь;
8. Морской орден;
9. Орден развлекающейся кильки¹⁰⁶.

Уставной документ морского ордена содержал следующие положения:

Члены спортивного общества должны постоянно испытывать чувство радости от развлекательных и полезных для общества морских прогулок;

Испытать чувство радости во время водной прогулки предоставляется любому новому члену спортивной организации;

¹⁰⁶Куйвыгин Х. А. Указ. соч. С. 137.

Каждый член водноспортивного общества обязан находить в Таллиннском заливе новые безопасные стоянки для маломерных плавучих средств;

Спортивное общество носит название «Орден смелых парусников»;

Суда спортивного общества состоят из четырех яхт, переименованных в Таллиннскую флотилию;

Каждое судно спортивного общества имеет право провозить на борту трех пассажиров;

Владелец судна спортивного общества называется капитаном;

Рулевой судна спортивного общества называется лейтенантом;

Спортивным обществом руководит командор, который поднимает специальный флаг на своей яхте;

Лейтенанты спортивного общества должны ухаживать за дамами, присутствующими на борту яхты;

Капитаны спортивного общества должны украшать принадлежащие им суда;

Один из лейтенантов морского общества во время морского похода по Таллиннскому заливу исполняет обязанности провиантмейстера, т.е. заботится о питании всех участников мероприятия;

Помимо командора в спортивном водном обществе вводится ряд должностных лиц:

1. Великий казначей;
2. Главный виночерпий;
3. Главный камбузмейстер;
4. Главный квартирмейстер;
5. Главный цейхмейстер.

Великий казначей должен был заботиться о доходах командора и правильном расходовании денежных средств;

Главный виночерпий заботился о качестве и деликатности спиртных напитков для дам. При этом виночерпий должен был обладать низким басом, чтобы петь прекрасные песни за столом;

За качество блюд на столе отвечал главный камбузмейстер;

Главный цейхмейстер следил, чтобы члены спортивного общества не останавливались в домах, в которых водились вредные насекомые;

Должность главного цейхмейстера подразумевала командование фейерверками и шуточной артиллерией маломерных плавучих средств¹⁰⁷;

Все вышеупомянутые должностные лица могли пользоваться услугами одного матроса;

Для ведения протоколов спортивного общества избирался секретарь, постоянно находившийся на командорском обществе и фиксирующий все знаменательные события в жизни спортсменов;

Общество принимало в свои почетные члены всех адмиралов и офицеров Российского Императорского флота;

Ритуал посвящения в почетные члены спортивного общества предполагал питье одного стакана морской воды и пожатие руки командора;

Если в общество принималась дама, то она освобождалась от питья стана морской воды. Данная неудобная для дам процедура заменялась троекратным поцелуем в губы. При этом в уставных документах спортивного общества была забавная ремарка, что если морская качка мешает целовать в губы, то можно целовать в любое место¹⁰⁸;

Любой почетный член общества назывался мичманом;

Командор при вступлении в свою должность целовал устав общества;

Лейтенант при вступлении в общество должен был выпить стакан водки;

¹⁰⁷Куйвыгин Х. А. Указ. соч. С. 137.

¹⁰⁸Там же. С. 138.

Для нарушителей в спортивном обществе существовал внутренний суд, включавший должностных лиц:

1. Один капитан;
2. Два лейтенанта;
3. Секретарь.

Самым строгим наказанием было изгнание из спортивного общества. Для всех других видов проступка существовали следующие штрафные санкции:

1. За разбитую бутылку вина нужно было вернуть три таких же бутылки;
2. За морскую болезнь участник общества платил штраф 3 руб.;
3. Злоупотребление спиртными напитками обходилось в 4 руб.;
4. За отказ участвовать в морском походе испугавшийся моряк платил штраф 5 руб.¹⁰⁹;

К сожалению, о деятельности первого водноспортивного общества в прибалтийских губерниях Российской Империи сохранилось крайне мало сведений. До наших дней дошли только разрозненные свидетельства очевидцев. Однако сложившаяся историческая действительность позволяет утверждать, что Эстляндский морской яхт-клуб был создан на основе укоренившихся всероссийских и местных традиций по организации парусных и гребных спортивных обществ.

12 ноября 1888 г. товарищ министра внутренних дел Российской Империи утвердил устав нового Эстляндского яхт-клуба, который впоследствии стал крупнейшей спортивной организацией в Прибалтике¹¹⁰. Первый устав Эстляндского яхт-клуба был опубликован в 1889 г., после чего, за период существования яхт-клуба, он претерпел целый ряд незначительных

¹⁰⁹Куйвыгин Х. А. Указ. соч. С. 138.

¹¹⁰Большая 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.).

изменений. Конечным вариантом устава спортивной организации становится документ, одобренный российскими властями в 1910 г.

Давайте обратимся к уставным документам Эстляндского морского яхт-клуба. Уже в первой статье устава утверждается, что яхт-клуб создан со следующими целями:

1. Организация плаваний на гребных судах;
2. Организация плаваний на парусных судах;
3. Организация плаваний на паровых судах;
4. Постройка всех типов судов.

Для реализации объявленных целей руководство яхт-клуба проводило ряд мероприятий:

1. Организация спортивных соревнований;
2. Чтение лекций по морскому делу;
3. Покупка судов за границей;
4. Покупка моделей судов за границей;
5. Постройка и содержание мастерской для ремонта судов.

Уставной документ называл вспомогательные задачи яхт-клуба:

1. Организация соревнований по атлетике;
2. Организация соревнований по плаванию;
3. Проведение развлекательных катаний на коньках;
4. Работа кружка по фехтованию;
5. Работа кружка по спортивной стрельбе¹¹¹.

В яхт-клуб входили: почетные члены, действительные члены, члены-сотрудники.

Почетные члены избирались общим собранием по представлению комитета яхт-клуба. Они имели права подобные всем членам яхт-клуба, но освобождались от денежных сборов в пользу общественной организации.

¹¹¹ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 1.

Действительные члены избирались на общем собрании и платили ежегодные взносы.

В свою очередь члены-сотрудники являлись работниками яхт-клуба, подписывали трудовой контракт на два года и не платили никаких взносов, относящихся к общественной организации¹¹².

Официально членами яхт-клуба могли стать представители всех российских сословий. Однако на практике предпочтение отдавалось представителям дворянства и, в редких исключениях, представителям купечества.

Ни при каких условиях членами Эстляндского яхт-клуба не могли стать представители следующих категорий:

1. Представительницы женского пола;
2. Несовершеннолетние, за исключением лиц, имевших классные чины по «Табели о рангах»;
3. Воспитанники средних учебных заведений;
4. Юнкера;
5. Нижние воинские чины; лица, подвергшиеся ограничению прав по суду;
6. Лица, исключенные из других яхт-клубов и других спортивных обществ на протяжении последних 10 лет¹¹³.

Кандидат на вступление в Эстляндский яхт-клуб должен был совершить следующие действия:

1. Заручиться поддержкой двух действительных членов яхт-клуба;
2. Заполнить специальную анкету;
3. Внести вступительный денежный взнос.

¹¹² Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 2.

¹¹³ Там же. С. 3.

После этого на общем собрании происходило избрание нового действительного члена яхт-клуба сроком на 5 лет. Общее собрание извещало своих членов о принятии в ряды яхт-клуба.

Если вновь принятый член не имел права поступления в общественную организации по вышеназванным причинам, то он был обязан заплатить штраф в размере 50 рублей.

Отчислить из действительных членов могли по следующим причинам:

1. Неуплата годовых денежных взносов;
2. Нарушение устава спортивной организации или общепринятых понятий о чести и приличии¹¹⁴.

Главным органом управления яхт-клубом считалось общее собрание, выполнявшее несколько функций:

Внесение предложений об изменениях в уставе спортивной организации;

Утверждение правил, относящихся к внутреннему распорядку организации;

Выбор должностных лиц яхт-клуба;

Избрание и исключение членов общественной организации.

Рассмотрение различных вопросов, касающихся повседневной жизни клуба;

Рассмотрение ежегодного отчета о деятельности яхт-клуба.

Все сведения о работе общего собрания Эстляндского яхт-клуба представлялись к общему сведению и на усмотрение ревельского полицмейстера.

Общее собрание считалось состоявшимся при присутствии 1/3 действительных членов яхт-клуба. Обычно общим собранием руководил командор или вице-командор яхт-клуба. При их отсутствии члены

¹¹⁴ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 4.

организации могли избрать председателя из своих рядов. Общее собрание ведало целым рядом технических вопросов:

- Предложения по организации деятельности клуба;
- Составление программы заседаний общего собрания;
- Организация прений по рассматриваемым вопросам;
- Проведение баллотировки действительных членов яхт-клуба;
- Объявление о времени проведения заседаний¹¹⁵.

Между заседаниями общего собрания общественной организацией руководил комитет яхт-клуба. В него входил ряд должностных лиц:

- Командор;
- Вице-командор;
- Начальник технического отделения;
- Начальник хозяйственного отделения;
- Секретарь.

Командор Эстляндского яхт-клуба избирался на два года и являлся фактическим главой организации. Тоже самое относилось и к должности вице-командора, исполнявшего роль постоянного помощника.

Выборы двух высших должностных лиц яхт-клуба проводились в несколько этапов:

1. Подача записок с именами кандидатов на должность;
2. Выбор из записок имен трех кандидатов, набравших большее количество голосов;
3. Окончательная баллотировка на должности на заседании всех действительных членов клуба¹¹⁶.

Помимо основных, у яхт-клуба существовал и ряд вспомогательных должностей. Среди них необходимо выделить:

- Казначей;

¹¹⁵ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 6 – 7.

¹¹⁶ Там же. С. 8 – 9.

Начальника гавани;
Распорядителя по хозяйственной части;
Начальника мастерской;
Начальника ледового катка.

За деятельностью клуба следила ревизионная комиссия. С марта по октябрь каждого года работала гоночная комиссия, организовывавшая водные спортивные соревнования. Гоночная комиссия была обязана:

Устраивать гонки на судах различных видов;
Следить за исполнением гоночных правил;
Утверждать программу спортивных состязаний;
Распоряжаться хозяйственной частью гонок на судах яхт-клуба.

Отдельное место в структуре яхт-клуба занимала комиссия посредников. Основной задачей данной комиссии было рассмотрение конфликтных ситуаций между членами и руководством яхт-клуба.

Члены комиссии посредников избирались сроком на пять лет. Только они могли наложить на члена клуба штрафные денежные санкции или вообще исключить его из спортивной организации¹¹⁷.

Многие из действительных членов яхт-клуба являлись судовладельцами и имели право записать свое судно в Эстляндский яхт-клуб. Владельцы судов водоизмещением более 20 тонн могли посещать под флагом яхт-клуба иностранные порты. Судовладелец имел право вписать в судовые документы своего представителя, тоже считавшегося полноправным хозяином плавучего средства.

Все суда Эстляндского морского яхт-клуба делились на следующие виды судов по их юридическому статусу:

Общественные суда.
Частные суда.

¹¹⁷ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 10 – 11.

Общественные суда содержались исключительно на денежные средства яхт-клуба. Их могли предоставить действительным членам яхт-клуба для морских прогулок, но не для дальних плаваний. Частные суда яхт-клуба содержались на деньги их владельцев. При этом, находясь на стоянке яхт-клуба, они должны были иметь техническое состояние, пригодное для осуществления дальнего морского похода¹¹⁸.

Для внутреннего пользования все суда Эстляндского яхт-клуба назывались яхтами и шлюпками. Принадлежность к тому или иному виду зависела от их технических параметров. Для этого члены-сотрудники яхт-клуба производили следующие измерения:

- а) Длина судна;
- б) Ширина судна;
- в) Глубина судна;
- д) Вместительность судна¹¹⁹.

Комитет яхт-клуба имел право исключить суда из состава организации по следующим причинам:

- а) Суда, признанные комитетом непригодными к плаванию;
- б) Суда в сомнительном техническом состоянии;
- в) Суда, не имеющие в своих документах представителей яхт-клуба.

Для того, чтобы записать судно в яхт-клуб, его владелец должен был предоставить полную техническую документацию, включая данные о судостроителе.

Если комитет яхт-клуба признавал техническое состояние судна удовлетворительным, то он выдавал патент и свидетельство о плавании. В эти документы вносились сведения об участии в гонках и выигранных

¹¹⁸ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 12 – 13.

¹¹⁹ Там же. С. 14 – 15.

призах. Судно яхт-клуба находилось в его частной гавани под присмотром начальника пристани и его помощников.

Отдельную гордость действительных членов клуба составляла форма общественной организации. Еще 31 октября 1847 г. Инспекторский департамент морского министерства России направил командору Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба деловое письмо следующего содержания:

«Государь Император всемилостивейше дозволяет членам Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба носить на фуражках над кокардою вышитый золотом или бронзовый небольшой якорь»¹²⁰.

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.

Помимо этого, для действительных членов клуба вводились специальные форменные жилеты и два вида брюк – темно-синие и белые. Командор и вице-командор яхт-клуба имели право на ношение большого якоря на фуражке. К их форме прилагался кортик, сделанный по военно-морскому образцу. (См.: Приложение № 1)

Вообще фуражка и пальто действительных членов яхт-клуба напоминала форменную одежду Российского Императорского флота. Для ношения вышеупомянутой формы необходимым условием являлось собственное судно на стоянке яхт-клуба¹²¹. (См.: Приложение № 2)

Форма одежды членов Императорских яхт-клубов также утверждалась российским военно-морским ведомством. Например, в 1894 г. товарищ министра внутренних дел совместно с чиновниками Морского министерства

¹²⁰ РГА ВМФ Ф.283. Оп. 1. Д. 6528. Л. 2.

¹²¹ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С 18.

разрабатывал единый вариант форменной одежды для членов яхт-клубов Российском Империи¹²².

Судам общества присваивались особые флаги, утверждавшиеся Морским министерством России¹²³. (См. Приложение № 3)

К помещениям клуба относились:

- Бильярдная;
- Стрелковый тир;
- Буфет с алкогольными напитками;

Действительные члены клуба могли находиться в нем до половины первого ночи. Если действительный член яхт-клуба задерживался, то на него налагались следующие штрафы. (См. Таблица № 1)

Таблица № 1

Штрафы для действительных членов Эстляндского морского яхт-клуба, оставшихся в помещении после его закрытия

| Время пребывания в яхт-клубе после его закрытия | Денежный размер штраф |
|--|------------------------------|
| Первые пол часа | 30 коп. |
| Вторые пол часа | 90 коп. |
| Третьи пол часа | 2 руб. 10 коп. |
| Четвертые пол часа | 4 руб. 50 коп. |

¹²² РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 2. Д. 257. Л. 2.

¹²³ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 19.

| | |
|--------------------|-----------------|
| Пятые полчаса | 9 руб. 30 коп. |
| Шестые полчаса | 18 руб. 90 коп. |
| Седьмые полчаса | 38 руб. 10 коп. |

Для действительных членов клуба в обязательном порядке вводилось дежурство, происходившее после семи часов вечера не менее 1 раза в месяц. Важное место в структуре яхт-клуба занимала библиотека, пополнявшаяся за счет благотворительных пожертвований и денежных взносов членов яхт-клуба. Одной из интересных обязанностей комитета общественной организации было определение цен на блюда и алкогольные напитки в буфете¹²⁴.

Более того, в должностные обязанности членов комитета общественной организации входил сбор долгов с действительных членов. Долги делились на следующие категории:

- a) Долги по членским взносам яхт-клубу;
- b) Долги по буфету яхт-клуба;
- c) Долги по шлюпочной мастерской;
- d) Долги временных гостей яхт-клуба.

Временными гостями клуба считались российские подданные, посещавшие спортивную организацию по рекомендации ее действительных членов¹²⁵.

Одновременно комитет яхт-клуба ведал несколькими вопросами:

Составление годового отчета;

Составление денежного отчета;

¹²⁴ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 20 – 21.

¹²⁵ Там же. С 25.

Прием пожертвований;

Организация запасного капитала¹²⁶.

К обязанностям комитета также относилось составление ежегодных списков членов яхт-клуба, в которых отдельно приводились сведения об исключенных и баллотирующихся в его состав. Помимо этого, комитет организовывал спортивные соревнования и музыкальные праздники с иллюминацией, однако о них он должен был оповещать полицейское управление г. Ревеля¹²⁷.

За деятельность шлюпочной мастерской несло ответственность техническое отделение Эстляндского морского яхт-клуба.

К уставу общественной организации прилагались «Правила о плавании судов». В них оговаривалось посещение иностранных портов и борьба с возможной контрабандой со стороны действительных членов яхт-клуба. Плавание в иностранные порты могли осуществлять и одиночные суда, и эскадра яхт-клуба. В последнем случае начальником эскадры назначался командор или вице-командор Эстляндского яхт-клуба¹²⁸.

Помимо начальника эскадры, на ней мог находиться младший флагман, в свою очередь тоже имевший помощника.

Во время плавания приказания должностных лиц раздавались словесно или письменно¹²⁹.

Кормовой флаг в походе поднимался в следующих случаях:

- а) При выходе с рейда, на котором есть крепость или находятся иностранные суда под флагами;
- б) При входе на рейд при обстоятельствах, упомянутых в предыдущем пункте;
- с) Во время стоянки на рейде при уходе с него другого судна;

¹²⁶ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 22 – 23.

¹²⁷ Там же. С. 26.

¹²⁸ Там же. С. 28 – 29.

¹²⁹ Там же. С. 30 – 31.

d) При встрече с другими судами под флагом;

В отдельных случаях кормовой флаг поднимался и спускался:

a) В эскадре по команде флагманского судна;

b) На рейде по команде старшего судна;

c) В отдельном плавании по личному приказанию капитана корабля.

Помимо кормового флага, можно выделить для Эстляндского морского яхт-клуба следующие виды флагов:

a) Адмиральский флаг

b) Брейд-вымпел;

c) Стеньговый флаг; (См.: Приложение № 4)

d) Позывной вымпел;

e) Лоцманский флаг.

В праздничные и торжественные дни суда яхт-клуба украшались цветными флагами¹³⁰.

Суда Эстляндского морского яхт-клуба должны были отдавать честь целому ряду морских флагов:

a) Штандарту Его Императорского Величества

b) Брейд-вымпелу Его Императорского Величества;

c) Флагу члена императорской фамилии;

d) Брейд-вымпелу члена императорской фамилии;

e) Адмиральскому флагу всех наций;

f) Адмиральскому флагу иностранных яхт-клубов;

g) Адмиральскому флагу отечественных яхт-клубов;

h) Брейд-вымпелу командоров всех наций;

i) Брейд-вымпелу вице-командоров всех наций;

j) Стеньговому флагу яхт-клуба, означавшего присутствие начальника эскадры¹³¹.

¹³⁰ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 32 – 33.

Вообще, российские яхт-клубы придавали своим флагам большое значение. Например, 8 января 1910 г. Санкт-Петербургский речной яхт-клуб ходатайствовал о присвоении ему нового флага. Причем он направил официальный запрос в два министерства – Морское и Торговли и промышленности¹³².

Вскоре для Санкт-Петербургского речного Императорского яхт-клуба были утверждены:

Адмиральский флаг;

Стеньговый флаг;

Брейд-вымпел командора;

Брейд-вымпел вице-командора¹³³.

При этом 18 января 1910 г. морской министр, вице-адмирал Воеводский С.А., вынес флагам Санкт-Петербургского речного яхт-клуба следующее решение:

- 1) Сохранить для судов Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба и судов Невского яхт-клуба флаги ныне присвоенного им рисунка;
- 2) Установить для судов всех остальных яхт-клубов и обществ любителей мореплавания, взамен ныне существующих кормовых флагов, флаги по образцу кормового флага Невского яхт-клуба, с помещением в верхнем крыже их российского национального флага, а под ним, в нижнем крыже, изображение герба того города или губернии, в которых состоят или предполагаются к открытию указанные яхт-клубы или общества;
- 3) Оставить без изменения ныне существующие рисунки:

Стеньговых флагов;

¹³¹ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 34.

¹³² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Л. 1.

¹³³ Там же. Лл. 2 – 3.

Флагов почетных членов;
Флага комитета яхт-клуба;
Флага гоночной комиссии яхт-клуба;
Брейд-вымпел командора;
Брейд-вымпел вице-командора.

4) Оставить в силе ныне действующее правило, по которому рисунки флагов для судов яхт-клубов и обществ любителей мореплавания утверждаются Морским министерством¹³⁴. (См.: Приложение № 5)

Из приведенного документа мы видим, какое внимание Морское министерство России уделяло принятию флагов для отечественных яхт-клубов. При этом российское Морское ведомство проанализировало ситуацию с флагами яхт-клубов в иностранных государствах:

В Германии для яхт-клубов, кроме двух – Гамбургского и Кенигсбергского, установлены общие:

Кормовой флаг;
Брейд-вымпел командора;
Брейд-вымпел вице-командора;
Брейд-вымпел члена клуба.

При этом отдельный брейд-вымпел установлен для каждого яхт-клуба.

1. Во Франции и Бельгии имеются разнообразные флаги яхт-клубов;
2. В Великобритании часть яхт-клубов имеет один общий флаг и отличается лишь брейд-вымпелами, часть же имеет различия на самом флаге;

¹³⁴ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Лл. 4 – 4об.

3. В Североамериканских Соединенных Штатах установлен один общий флаг яхт-клубов и каждому яхт-клубу дал особый брейд-вымпел¹³⁵.

Как свидетельствует документ от 29 мая 1882 г., проекты флагов Императорских яхт-клубов подписывал сам государь¹³⁶. Например, в документах Морского министерства России за январь 1872 г. содержатся эскизы флагов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, которые просматривал император Александр II¹³⁷. (См.: Приложение № 6).

22 июля 1910 г. российское военно-морское ведомство утвердило устав для уже упоминавшегося в нашей диссертации Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба¹³⁸. (См.: Приложение № 7)

Обобщая, можно утверждать, что символика императорских и общественных яхт-клубов, а особенно их флагам, российской государственной властью уделялось повышенное внимание.

Члены Эстляндского морского яхт-клуба подчинялись правилам морского устава российского флота и, при наличии на яхте орудий, были обязаны осуществлять торжественный салют¹³⁹: (См.: Таблица № 2)

¹³⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Л. 6.

¹³⁶ Там же. Л. 8.

¹³⁷ Там же. Л. 18.

¹³⁸ Там же. Л. 253.

¹³⁹ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 35.

Таблица № 2
Торжественные артиллеристские
салюты по российскому
Морскому уставу

| Объект торжественного орудийного салюта | Количество выстрелов |
|--|-----------------------------|
| Император | 31 |
| Императрица | 31 |
| Наследник престола | 25 |
| Члены императорской фамилии | 21 |
| Генерал-адмирал | 19 |
| Главнокомандующий флотом | 19 |
| Управляющий морским министерством | 17 |
| Адмирал | 15 |
| Вице-адмирал | 13 |
| Контр-адмирал | 11 |
| Начальник отряда | 9 |
| Крепость | 7 |
| Корабли | 7 |

Существовал порядок торжественных артиллеристских салютов и для флагов самого Эстляндского морского яхт-клуба¹⁴⁰: (См.: Таблица № 3)

¹⁴⁰ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 36.

Таблица № 3
Торжественные артиллеристские
салюты флагам Эстляндского
морского яхт-клуба

| Флаг | Количество выстрелов |
|---|-----------------------------|
| При наличии на судне Эстляндского яхт-клуба покровителя из императорской фамилии | 21 |
| Адмиральский флаг яхт-клуба | 15 |
| Почетного члена яхт-клуба ¹⁴¹ | 13 |
| Комитета яхт-клуба | 11 |
| Гоночной комиссии яхт-клуба | 11 |
| Брейд-вымпел командора яхт-клуба | 11 |
| Брейд-вымпел вице-командора яхт-клуба | 9 |
| Суда яхт-клуба | 7 |

¹⁴¹ В случае наличия у почетного члена чина выше вице-адмиральского салют производится по Морскому уставу.

Члены Эстляндского морского яхт-клуба были обязаны проводить торжественные церемонии на якорных стоянках в порту при посещении их судов следующими лицами:

- Император;
- Наследник престола;
- Члены императорской фамилии;
- Иностранный правитель;
- Иностранный принц;
- Генерал-адмирал российского флота;
- Капитан отечественного военного корабля;
- Капитан иностранного военного корабля;
- Командор отечественного яхт-клуба;
- Командор иностранного яхт-клуба;
- Вице-командор отечественного яхт-клуба;
- Вице-командор иностранного яхт-клуба;
- Почетный член отечественного яхт-клуба;
- Почетный член иностранного яхт клуба¹⁴².

К уставным документам Эстляндского яхт-клуба прилагались «Правила для предупреждения столкновения судов в море». В этих правилах перечислялись виды огней для подачи сигналов ночью и в тумане:

- Огни для паровых судов;
- Огни для буксирных пароходов;
- Огни для парусных судов;
- Огни для малых судов;
- Огни для судов, стоящих на якоре;
- Огни для лоцманских судов;
- Огни для рыбацких лодок¹⁴³.

¹⁴²Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 37 – 39.

¹⁴³ Там же. С. 41 – 46.

Одновременно перечислялись звуковые сигналы, передаваемые а случае туманной погоды¹⁴⁴.

Затем следовали «Правила для пользования общественными судами Эстляндского морского яхт-клуба». К общественным судам относились следующие виды плавучих средств:

Гребные суда;

Парусные суда;

Буера (специальное судно под парусом для катания по льду на реке в зимнее время – Авт.);

Общественный пароход¹⁴⁵.

Общественными судами Эстляндского яхт-клуба могли воспользоваться его члены и временные гости. Если они прибывали из-за границы, то им дозволялось нанимать иностранных матросов и лоцманов.¹⁴⁶

Пользование общественным пароходом яхт-клуба имело свои денежные расценки¹⁴⁷: (См.: Таблица № 4)

Таблица № 4
Тарифы на аренду общественного парохода
Эстляндского морского
яхт-клуба

| Время аренды общественного парохода | Стоимость аренды |
|--|-------------------------|
| 1 час | 5 руб. |
| 2 часа | 8 руб. |

¹⁴⁴ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 47.

¹⁴⁵ Там же. С. 53 – 55.

¹⁴⁶ Там же. С. 60.

¹⁴⁷ Там же. С. 67.

| | |
|----------|---------|
| 3 часа | 11 руб. |
| 4 часа | 14 руб. |
| 5 часов | 16 руб. |
| 6 часов | 18 руб. |
| 7 часов | 20 руб. |
| 8 часов | 22 руб. |
| 9 часов | 24 руб. |
| 10 часов | 26 руб. |
| 11 часов | 28 руб. |
| 12 часов | 30 руб. |

В случае буксировки судов членов яхт-клуба с них взималась плата в 2 рубля за час, если плавучее средство было до 10 тонн водоизмещения. Когда водоизмещение превышало 10 тонн, брали по 3 рубля за час.

В мирное время на членов Эстляндского морского яхт-клуба распространялись права купцов I-ой и II-ой гильдии. Они имели право нанимать на свои яхты с разрешения высшего начальства:

Флотских офицеров;

Флотских штурманов;

Матросов¹⁴⁸.

К уставным документам Эстляндского морского яхт-клуба прилагались образцы материалов для деловой переписки, необходимые профессиональным яхтсменам и частным судовладельцам:

1. Объявление главному командиру порта о времени отплытия яхты; (См.: Приложение № 8)
2. Объявление главному командиру порта о возвращении из плавания; (См.: Приложение № 9)

¹⁴⁸ Устав Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 62.

3. Объявление главному командиру порта об отплытии в заграничное плавание; (См.: Приложение № 10)
4. Объявление для портовой таможни об отплытии в заграничное плавание; (См.: Приложение № 11)
5. Объявление главному командиру порта от владельца судна о составе экипажа; (См.: Приложение № 12)
6. Объявление главному командиру порта о времени, проведенном в заграничном плавании; (См.: Приложение № 13)
7. Объявление главному командиру порта о пункте следования в плавании. (См.: Приложение № 14)

После утверждения уставных документов Эстляндского яхт-клуба был избран, в зале дворянского собрания г. Ревель, его первый командор – Р.И. фон Гернет¹⁴⁹. (См.: Приложение № 15)

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

Необходимо отметить, что уставные документы Эстляндского яхт-клуба, по существующему положению, принимались министерством внутренних дел и российским военно-морским ведомством.

К моменту создания клуба в г. Ревель в Российской Империи существовали многочисленные подобные спортивные организации. Более того, к моменту формирования Эстляндского морского яхт-клуба на территории прибалтийских губерний Российской Империи ранее уже функционировали любительские водные спортивные общества. Поэтому основатели самого крупного общества водного спорта в

¹⁴⁹ 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.).

русской Прибалтике не испытывали сложностей с оформлением уставных документов.

Элитарность нового Эстляндского яхт-клуба выражалась в его флагах, форменной одежде членов и денежных суммах, которые жертвовались на приобретение частных и общественных судов.

1.2 Деятельность Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX в.

Вскоре после создания Эстляндского морского яхт-клуба его высочайшим покровителем становится генерал-адмирал Российской Императорского флота, великий князь Алексей Александрович. (См.: Приложение № 16)

В результате члены спортивной организации распределялись следующим образом:

1. Его Императорское Высочество, великий князь, генерал-адмирал Алексей Александрович – августейший покровитель Эстляндского морского яхт-клуба;
2. Генерал-адъютант К.Н. Посьет – почетный член Эстляндского морского яхт-клуба;
3. Вице-адмирал, барон, Н.Г. Шиллинг – почетный член Эстляндского морского яхт-клуба;
4. Генерал-адъютант, адмирал Б.А. фон Глазенап – почетный член Эстляндского морского яхт-клуба;
5. Контр-адмирал И.Ф. Повалишин – почетный член Эстляндского морского яхт-клуба;
6. Н.И. фон Гернет – почетный член Эстляндского морского яхт-клуба;
7. Р.И. фон Гернет – командор яхт-клуба, председатель комитета яхт-клуба Эстляндского морского яхт-клуба;

8. Барон Унгерн-Штернберг – вице-командор яхт-клуба Эстляндского морского яхт-клуба, заместитель председателя комитета яхт-клуба;
9. Барон П. Врангель – глава технического отделения Эстляндского морского яхт-клуба;
10. К. Круз – член технического отделения Эстляндского морского яхт-клуба;
11. А. Фельдгун – член технического отделения Эстляндского морского яхт-клуба;
12. Барон Унгерн-Штернберг – член технического отделения Эстляндского морского яхт-клуба;
13. Барон Г. Таубе – секретарь Эстляндского морского яхт-клуба;
14. Барон Г. Таубе – казначей Эстляндского морского яхт-клуба;
15. Барон Н. Деллингсгаузен – член гоночной комиссии Эстляндского морского яхт-клуба;
16. Э. Гершельман – член гоночной комиссии Эстляндского морского яхт-клуба;
17. Барон Г. Мейендорф – член гоночной комиссии Эстляндского морского яхт-клуба;
18. Барон К. Унгерн-Штернберг – член гоночной комиссии Эстляндского морского яхт-клуба¹⁵⁰.

На рубеже XIX – XX вв. Эстляндский морской яхт-клуб имел для постоянной связи с ним два почтовых адреса:

Адрес комитета Эстляндского морского яхт-клуба – г. Гапсаль (город на северо-западе современной Эстонии – Авт.), вилла Фридгейн;

Адрес секретаря Эстляндского яхт-клуба – г. Ревель (город Таллинн, столица современной Эстонии), ул. Морская, д. 112¹⁵¹.

¹⁵⁰ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Исправлено по 1892 г. – Указ. соч. С. 3-4.

¹⁵¹ Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. С. 9.

В 1893 г. яхт-клуб насчитывал значительное количество действительных членов¹⁵²: (См.: Таблица № 5)

Таблица № 5
Действительные члены
Эстляндского морского яхт-клуба
в 1893 году

| Действительный член яхт-клуба | Место жительства | Год избрания в яхт-клуб | Наличие судна |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|
| М.Б.Андреевский | Цитер | 1888 г. | Владелец судна |
| Э. фон Багговуд | Вазалем | 1892 г. | Владелец судна |
| Р. Бедман | Гапсаль | 1891 г. | – |
| А. Берг | Гапсаль | 1892 г. | – |
| Граф Ф. Берг | Загниц | 1892 г. | – |
| Граф Г. Берг | Санкт-Петербург | 1891 г. | Владелец судна |
| К. фон Бремен | Авандус | 1891 г. | – |
| У. фон Бремен | Руйль | 1893 г. | – |
| В. Броссе | Ревель | 1893 г. | – |
| Граф Л. Буксгевден | Лоде | 1892 г. | – |

¹⁵² Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1893 г. Указ. соч. С. 4–6.

| | | | |
|------------------------------|-----------------|---------|---------------------|
| А.П. Хвощинский | Санкт-Петербург | 1891 г. | Владелец судна |
| Э. Дегео | Ревель | 1893 г. | – |
| Барон Э. Деллингсгаузен | Каттентак | 1888 г. | Владелец судна |
| Барон Н. Деллингсгаузен | Ваткюль | 1888 г. | Владелец судна |
| К. Доннекер | Ревель | 1890 г. | – |
| О. Эгерс | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |
| Барон Г. Энгельгардт | Вейниервен | 1889 г. | – |
| А. Фельдгун | Балтийский порт | 1889 г. | Владелец судна |
| Барон Г. Франкен | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |
| А. Фрейбуш | Ревель | 1891 г. | Владелец судна |
| А. Габлер | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| К. Гальнбек | Ревель | 1893 г. | – |
| Э. Гальнбек | Ревель | 1893 г. | – |
| М.К. Герарди | Ревель | 1891 г. | Владелец судна |
| фон Р. Гернет ¹⁵³ | Гапсаль | 1888 г. | Владелец двух судов |
| фон Р. Гернет | Кивидене | 1891 г. | Владелец судна |

¹⁵³ РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Л. 6.

| | | | |
|--------------------------------|---------|---------|-------------------|
| Барон Э. Жирард де Сукантон | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| Барон М. Жирард де Сукантон | Еве | 1889 г. | – |
| Э. фон Глой | Пазик | 1893 г. | – |
| Р. Глекнер | Ревель | 1891 г. | – |
| И. Грап | Ревель | 1893 г. | – |
| В. Грейфенгаген | Ревель | 1892 г. | – |
| Э. Гюнтер | Ревель | 1891 г. | – |
| И. Галь | Ревель | 1893 г. | – |
| Г. Гартмуд | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| В. фон Геннингс | Ревель | 1892 г. | – |
| Р. Еппенер | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |
| Э.фон Гершельман | Ревель | 1889 г. | – |
| Барон Н. Гойнинген-Гюне | Матцаль | 1889 г. | – |
| Д.К. Яковлев | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |
| Барон К. фон Каульбарс | Меддерс | 1891 г. | Владелец судна |
| Н. Кох | Ревель | 1888 г. | – |
| О. Кох | Ревель | 1893 г. | – |
| А. Крамберг | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |

| | | | |
|--------------------------|---------------|---------|----------------|
| Ю. Крюль | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| С. Круз | Ревель | 1890 г. | – |
| О. фон Курсель | Койк | 1891 г. | – |
| К. Лаупман | Ревель | 1891 г. | Владелец судна |
| Н. Левендаль | Ревель | 1893 г. | – |
| Г. фон Левесооф Минар | Врангельштейн | 1888 г. | – |
| фон Ф. Людер | Паллифер | 1890 г. | – |
| К. Лютер | Ревель | 1991 г. | – |
| Хр. Лютер | Ревель | 1990 г. | Владелец судна |
| Граф Ф. Лютке | Ревель | 1893 г. | – |
| Г. Матвей | Гапсаль | 1891 г. | Владелец судна |
| В. фон Майдель | Ревель | 1888 г. | Владелец судна |
| Г. фон Мейендорф | Охт | 1888 г. | Владелец судна |
| А. Мейер | Ревель | 1892 г. | – |
| Э. Нейберг | Ревель | 1891 г. | – |
| Ф. Пабст | Полоцк | 1888 г. | – |
| фон Пальм | Мазик | 1890 г. | – |
| Э. Пельциг | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |

| | | | |
|-----------------------|-----------------|---------|------------------------|
| Доктор Плотников | Ревель | 1893 г. | – |
| Граф Р.Ребиндер | Уддрих | 1891 г. | – |
| Г. Рейнвальдт | Гапсаль | 1891 г. | Владелец судна |
| Э. фон Ранненкампф | Ревель | 1891 г. | – |
| Р. фон Ранненкампф | Санкт-Петербург | 1891 г. | Владелец судна |
| В. фон Ранненкампф | Вердер | 1888 г. | Владелец трех судов |
| К. Ризенкампф | Ревель | 1892 г. | – |
| Н. Ризенкампф | Ревель | 1892 г. | – |
| Р. Ризенкампф | Ревель | 1892 г. | – |
| А. фон Розен | Ревель | 1888 г. | Владелец судна |
| Б. фон Розен | Курск | 1893 г. | – |
| Р. фон Розен | Костифер | 1889 г. | – |
| Хр. Роттерман | Ревель | 1890 г. | – |
| Г. Шель | Ревель | 1893 г. | |
| И. Шель | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| Рейнг Шейбе | Ревель | 1893 г. | – |
| Роб Шейбе | Ревель | 1893 г. | – |

| | | | |
|-------------------------|-----------------|---------|------------------------|
| Н. фон Шуберт | Вайкюль | 1888 г. | – |
| Э. фон Шульц | Ревель | 1889 г. | – |
| М. Хр. Шмидт | Ревель | 1893 г. | – |
| А. Зазиман | Ревель | 1893 г. | – |
| Э. Зиберт | Ревель | 1890 г. | Владелец судна |
| Э. Шпорледер | Ревель | 1892 г. | Владелец судна |
| Граф Э. Штакельберг | Изенгоф | 1888 г. | Владелец судна |
| Граф Р. Штакельберг | Паггар | 1888 г. | – |
| А. фон Штакельберг | Касар | 1889 г. | – |
| К. фон Штакельберг | Путкас | 1890 г. | Владелец двух судов |
| К.О. фон Штакельберг | Лехтигаль | 1890 г. | – |
| Э. фон Штакельберг | Санкт-Петербург | 1889 г. | – |
| В. фон Штакельберг | Галинап | 1891 г. | – |
| В. фон Штакельберг | Кихлефер | 1889 г. | – |
| Граф А. Штенбок | Кольк | 1893 г. | Владелец судна |

| | | | |
|--------------------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Г. фон Таубе | Рнкгольц | 1888 г. | – |
| Трубицын | Ревель | 1891 г. | – |
| О. Уль | Балтийский порт | 1889 г. | Владелец судна |
| Граф Э. Унгерн- Штернберг | Гроссенгорф | 1888 г. | – |
| Граф Э. Унгерн- Штернберг | Линден | 1888 г. | – |
| К. фон Унгерн- Штернберг | Пармель | 1888 г. | – |
| Э. фон Унгерн- Штернберг | Керкель | 1888 г. | Владелец четырёх судов |
| Ф. фон Фе | Ревель | 1889 г. | – |
| Л. Вигант | Ревель | 1893 г. | Владелец судна |
| Л. Вильде | Ревель | 1892 г. | – |
| А. Витас-Роде | Ревель | 1893 г. | Владелец судна |
| Князь Г.П.Волконский | Фалль | 1889 г. | Владелец двух судов |
| П. фон Врангель | Итфер | 1888 г. | – |
| П. фон Вреде ¹⁵⁴ | Зитс | 1888 г. | Владелец двух судов |

Как мы видим, в почетные члены Эстляндского морского яхт-клуба входили 108 человек. Однако уже в 1898 г. их количество достигло 112¹⁵⁵.

¹⁵⁴ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Л. 7.

Членами-сотрудниками спортивной организации являлись А. Родионов и Векшинский¹⁵⁶.

Члены Эстляндского морского яхт-клуба совершали дальние плавания в иностранные порты. Например, 28 марта 1890 г. в Морское министерство России обратился владелец яхты «Ардетта» с просьбой выдать ему разрешение на заграничное плавание. При этом был указан состав команды яхты:

1. Шкипер и владелец яхты – Рудольф Иванович фон Гернет;
2. Рулевой – Рудольф Федорович фон Гернет;
3. Матрос – Андрес Йеппе;
4. Матрос – Яков Милле;
5. Матрос – Микхель Ломас¹⁵⁷;

После чего Р.И. фон Гернету было выдано свидетельство «Об отсутствии препятствий к выезду за границу». Из него мы видим, что экипаж яхты «Ардетта» получил разрешение на выезд за границу в составе¹⁵⁸:

1. Р.И. фон Гернета, 63 лет от роду;
2. Р.Ф. фон Гернета, 25 лет от роду;
3. Андреса Йеппе, 44 лет от роду;
4. Якова Милле, 38 лет от роду;
5. Микхеля Ломаса, 25 лет от роду.

Упомянутое разрешение от Морского министерства было дано экипажу яхты «Ардетта», принадлежащей Эстляндскому морскому яхт-клубу сроком на весь 1890 г¹⁵⁹. (См.: Приложение № 17)

В конце XIX в. судовой состав Эстляндского морского яхт-клуба достигает внушительных размеров.

¹⁵⁵ Памятная книжка Эстляндского яхт-клуба за 1896 г. Указ. соч. С. 7.

¹⁵⁶ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1893 г. Указ. соч. С. 6.

¹⁵⁷ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Лл. 20 – 21.

¹⁵⁸ Там же. Л. 22.

¹⁵⁹ Там же. Л. 23.

Давайте посмотрим на количество парусных судов в яхт-клубе в 1898 г¹⁶⁰. (См.: Таблица № 6)

Таблица № 6
Парусные суда
Эстляндского морского яхт-клуба
в 1898 году

| Наименование судна | Фамилия владельца | Год постройки | Тип судна |
|---------------------------|--------------------------|----------------------|---|
| Аиа | Р.И. фон Гернет | 1894 | Кутер |
| Алерт | Ф. Гофман | 1887 | Слуп |
| Альбатрос | Г. фон Мейендорф | 1881 | Вельбот |
| Анна | А. фон Розен | 1886 | Люгер |
| Атлантик | Э. фон Деллингсгаузен | 1880 | Шпрюйтовая (парусное судно с косым парусом – Авт.) |
| Аля | К. фон Каульбарс | 1890 | Йола |
| Аттала | О.Г. Эггерс | 1891 | Слуп |
| Св. Бригитта | Н. А. Кох | 1893 | Йола |
| Варяг | В.А. Рейтц | 1891 | Кутер |
| Гагара | Граф М. Стенбок | 1891 | Кутер |

¹⁶⁰ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. 12 – 19.

| | | | |
|-----------|--------------------------------|------|---------------|
| Гаризт | К. фон Штакельберг | 1893 | Шпрюйтовая |
| Гелла | О. Уль | 1880 | Кутер |
| Грета | Э. фон Унгерн- Штернберг | 1890 | Кутер |
| Дарлинг | А.Л. Фрейбуш | 1890 | Гамбург-кутер |
| Дези | Э. Тайбе | 1896 | Кат |
| Иоа | Князь Волхонский | 1893 | Кутер |
| Ирене | Ю.Е. Кроль | 1891 | Кутер |
| Карин | Граф М. Стенбок | 1882 | Слуп |
| Кетхен | Барон Э. Жирард де Сукантон | 1892 | Люгер |
| Килька | Э.К. Шульц | 1890 | Слуп |
| Лесть | К. фон Штекельберг | 1892 | Шпрюйтовая |
| Лимоза | Р.И. фон Гернет | 1884 | Слуп |
| Мэта | Р.И. фон Гернет | 1882 | Слуп |
| Маргарита | Э. фон Деллингсгаузен | 1894 | Кутер |
| Норвежец | Г. Матвей | 1886 | Шпрюйтовая |
| Онежец | М.О. Пельциг | 1890 | Люгер |
| Перкун | Граф Ф. Берг | 1897 | Кутер |
| Пират | А.Ф. | 1890 | Слуп |

| | | | |
|------------|--------------------------|------|------------|
| | Витас-Роде | | |
| Свеа | Э.Ю. Зиберт | 1890 | Слуп |
| Селина | Князь Волконский | 1894 | Кутер |
| Ла Суэгра | П. фон Вреде | 1885 | Кутер |
| Триумф | Граф Э. Штекельберг | 1884 | Шпрюйтовая |
| Уриан | К. фон Штекельберг | 1891 | Кутер |
| Утеха | М.В. Андреевский | 1887 | Люгер |
| Фаворит | А. Кранберг | 1886 | Слуп |
| Фелиция | Э. фон Вааль | 1886 | Слуп |
| Фелука | Э. Таубе | 1888 | Слуп |
| Фрейя | Р.Э. Еппеер | 1893 | Слуп |
| Шурмфогель | Н. фон Деллингсгаузен | 1882 | Шпрюйтовая |
| Эгир | Ф. Фрезе | 1888 | Слуп |
| Электра | Х.А. Лютер | 1892 | Кутер |
| Эка | Р.И. фон Гернет | 1888 | Шпрюйтовая |
| Эдит | Э.Ю. Зиберт | 1893 | Слуп |
| Эллида | Г. Шель | 1894 | Слуп |
| Ястреб | Г. фон | 1892 | Кутер |

| | | | |
|-------|----------------------|------|-------|
| | Франкен | | |
| София | Граф В.М. Стенбок | 1894 | Кутер |
| Луна | Вейман | 1891 | Кутер |

Помимо парусных судов, Эстляндский морской яхт-клуб располагал в 1898 г. паровым судном «Владимир», владельцем которого был В.А. Рейтц. Паровое судно развивало скорость до 5 узлов. Общественным суднам спортивной организации была гребная шлюпка четверка, подаренная почетным членом яхт-клуба, генерал-адъютантом, адмиралом К.Н.Пасьетом¹⁶¹.

10 февраля 1894 г. морское министерство России принимает 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 общества¹⁶². Решение о выдаче денежных средств поддержал в свою очередь и Государственный совет¹⁶³.

Непосредственно субсидия выдавалась счетным отделом главного управления кораблестроения и снабжений российского военно-морского ведомства¹⁶⁴. Главный морской штаб направил требуемую сумму на имя командира ревельского порта¹⁶⁵.

¹⁶¹ Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. С. 11.

¹⁶² РГА ВМФ Ф.417. Оп. 1. Д. 1066. Л. 21.

¹⁶³ Там же. Л. 20.

¹⁶⁴ Там же. Л. 19.

¹⁶⁵ Там же. Л. 18.

Расходы Эстляндского яхт-клуба постепенно начинают возрастать, о чем свидетельствуют финансовые документы за 1891 г.¹⁶⁶: (См.: Таблицу № 7)

Таблица № 7
Кассовый отчет о приходах и расходах сумм
Эстляндского морского яхт-клуба
за 1891 г.

| № | Приход | Руб. | Коп. | № | Расход | Руб. | Коп. |
|----|--------------------|------|------|----|------------------------------------|------|------|
| 1. | Членских взносов | 950 | — | 1. | Гонки и призы | 259 | 50 |
| 2. | Остаток от 1890 г. | 22 | 07 | 2. | Постройка гавани, мостов и прочего | 387 | 02 |
| | | | | 3. | Канцелярские расходы | 222 | 24 |
| | | | | 4. | Отчисление в запасной капитал | 47 | 50 |
| | | | | 5. | Остаток на 1892 г. | 55 | 81 |
| | Итого | 972 | 07 | | Итого | 972 | 07 |

¹⁶⁶ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Исправлена по 1892. С. 15.

В документах морского министерства России можно найти данные о приходе и расходе денежных сумм в Эстляндском морском яхт-клубе за 1892 г¹⁶⁷: (См.: Таблицу № 8)

Таблица № 8
Кассовый отчет о приходах и расходах сумм
Эстляндского морского яхт-клуба
за 1892 г.

| № | Приход | Руб. | Коп. | № | Расход | Руб. | Коп. |
|----------|--------------------|-------------|-------------|----------|------------------------------------|-------------|-------------|
| 1. | Членских взносов | 990 | — | 1. | Гонки и призы | 180 | 80 |
| 2. | Разных сборов | 8 | 50 | 2. | Постройка гавани, мостов и прочего | 593 | 60 |
| 3. | Остаток от 1891 г. | 55 | 81 | 3. | Канцелярские расходы | 202 | 65 |
| | | | | 4. | Отчисление в запасной капитал | 49 | 50 |
| | | | | 5. | Остаток на 1893 г. | 27 | 76 |
| Итого | | 1054 | 31 | Итого | | 1054 | 31 |

¹⁶⁷ РГА ВМФ Ф.417. Оп. 1. Д. 1066. Л. 11.

В следующем 1893 г. ежегодный финансовый отчет Эстляндского морского яхт-клуба содержал следующие данные о финансах¹⁶⁸: (См.: Таблица № 9)

Таблица № 9
Кассовый отчет о приходах и расходах сумм
Эстляндского морского яхт-клуба
за 1893 г.

| № | Приход | Руб. | Коп. | № | Расход | Руб. | Коп. |
|-------|--------------------|------|------|-------|------------------------------------|------|------|
| 1. | Членских взносов | 1310 | — | 1. | Гонки и призы | 265 | 20 |
| 2. | Разных сборов | 30 | 37 | 2. | Постройка гавани, мостов и прочего | 639 | 29 |
| 3. | Остаток от 1892 г. | 27 | 76 | 3. | Канцелярские расходы | 206 | 62 |
| | | | | 4. | Отчисление в запасной капитал | 65 | 50 |
| | | | | 5. | Остаток на 1894 г. | 191 | 52 |
| Итого | | 1368 | 13 | Итого | | 1368 | 13 |

¹⁶⁸ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. Указ. соч. С. 19.

Еще более интересным представляется финансовый отчет Эстляндского морского яхт-клуба на рубеже XIX – XX вв. т.е. за 1897 г. (См.: Таблица № 10)

Таблица № 10
Кассовый отчет о приходах и расходах сумм Эстляндского морского яхт-клуба за 1897 г.

| № | Приход | Руб. | Коп. | № | Расход | Руб. | Коп. | |
|-------|-------------------------------|------|------|----|-------------------------------------|--------------------|------|----|
| 1. | Кассовый остаток от 1896 г. | 854 | – | 1. | Гонки и призы | 1188 | – | |
| 2. | Членские взносы | 1090 | – | 2. | Постройка гавани, мостов и прочего | 803 | 68 | |
| 3. | Разные сборы и подарки | 1431 | 10 | 3. | Жалованье и награды | 360 | – | |
| 4. | Пособие морского министерства | 1000 | – | 4. | Канцелярские расходы | 140 | 16 | |
| | | | | 5. | Проценты, страхование, оброк и т.д. | 370 | 70 | |
| Итого | | 4376 | 00 | 6. | Отчисление в запасной капитал | 176 | 06 | |
| | | | | | | Остаток на 1898 г. | 1337 | 40 |

| | | | |
|--|-------|------|----|
| | Итого | 4376 | 00 |
|--|-------|------|----|

Из приведенной выше статистики можно сделать вывод о том, как существенно выросло финансирование Эстляндского морского яхт-клуба к началу XX в.

Эстляндский морской яхт-клуб в конце XIX в. ежегодно проводил обширную программу соревнований. В 1891 г. прошли следующие состязания:

I. Крупная парусная гонка

на Ревельском рейде

23 июня 1891 г.

Участвовали 8 судов

Первый приз - «Лидия» (Д.Ж. Шель);

Второй приз – «Альма» (А. Фельдгун);

II. Народная гонка

на Ревельском рейде

23 июня 1891 г.

Участвовали 11 шлюпок

Первый приз – Карл Бекман;

III. Народная гонка

в Каспаравике

14 июля 1891 г.

Участвовали 16 судов

Первое отделение:

Первый приз – Иозеф Брукгольн;

Второй приз – Маунуз Гусман.

Второе отделение:

Первый приз – Густав Прун;

Второй приз – Якоб Кастни;

Третий приз – ИозебЛепни.

IV. Народная гонка

в Гапсале

22 июля 1891 г.

Участвовали 14 судов

Первое отделение:

Первый приз – «Ольга» (Кимма);

Второй приз – «Ахой» (Изверг).

Второе отделение:

Первый приз – «Арес» (Вальдманн);

Второй приз – «Нордстерн» (Трумманн).

V. Клубная гонка с постоянными

килями в Гапсале

22 июля 1891 г.

Участвовали 8 судов

Первое отделение:

Первый приз – «Дарлинг» (Фрейбуш);

Второй приз – «Грета» (Э. фон Унгерн-Штернберг)

Второе отделение:

Первый приз – «Пират» (Р. Бердман);

Второй приз – «Эдит» (Г. Рейнвальд).

**VI. Клубная гонка для ботигов с выдвигаемыми
килями в Гапсале**

22 июля 1891 г.

Участвовали 4 ботика

Первый приз – «Лимоза» (Р.фонГернет);

Второй приз « Мисс Нора» (Э. фон Унгерн-Штернберг)¹⁶⁹.

В следующем, 1892 г., количество соревнований значительно увеличилось. Необходимо отметить, что появились новые категории для водного спорта. Одновременно увеличивается и число судов-участников.

**I.Парусная гонка для судов
яхт-клуба в Ревеле**

5 июля 1892 г.

Участвовало 17 судов

Первое отделение:

Первый приз – «Дарлинг» (А.Фрейбуш);

Второй приз – «Дагмара» (К.Лаупман).

Второе отделение:

Первый приз – «Кит» (Граф Г.Берг);

Второй приз «Лидия» (д.ж. Шель)

Третье отделение:

Первый приз «Никса» (Хр. Лукер)

Второй приз «Онежец» (М.Пельциг)

**II. Внутренняя парусная
гонка в Гапсале
12 июня 1892 г.**

¹⁶⁹ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Исправлена по 1892. С. 13 – 14.

Участвовало 11 судов

Первое отделение:

Первый приз «Кит» (Граф. Ф.Берг)

Второй приз «Грета» (И. фон Гернет)

Второе отделение:

Первый приз «Принцесс мод» (К. Унгерн-Штернберг)

Второй приз «Альбатрос» (Г. фон Мейендорф)

III. Народная парусная

гонка в Гапсале

22 июля 1892 г.

Участвовало 15 лодок

Первое отделение:

Первый приз «Леандер» (Йеппер)

Второй приз «Орел» (Шенк)

Второе отделение:

Первый приз «Алкор» (Симон)

Второй приз – неизвестное судно (Карл Хоулп)

Третье отделение:

Первый приз «Алис» (Ден)

Второй приз «Тетис» (Авик)

IV. Народная парусная

гонка в Каспервике (залив на южном

берегу Финского залива – Авт.)

26 июля 1892 г.

Участвовала 21 лодка.

Первое отделение:

Первый приз – Александр Ликстрем

Второй приз – Якоб Ангельсток

Третий приз – Густав Кусман

Второе отделение:

Первый приз – Якоб Каскен

Второй приз – ЙозепКристенбрун

Третий приз – Якоб Сукстов

V. Парусная гонка для мальчиков в Гапсале

23 июля 1892г.

Участвовало 6 лодок

Первое отделение:

Первый приз – лодка без названия (Э. фон Унгерн-Штернберг)

Второй приз – лодка без названия (Г. фон Унгерн-Штернберг)

Второе отделение:

Первый приз – лодка без названия (Э. фон Берг)

Второй приз – лодка без названия (А. фон Бернет)

VI. Гребная гонка для дачников в Гапсале

23 июля 1892 г.

Участвовало 7 шлюпок.

Первое отделение:

Первый приз - «Angevoir» (Княжна Мария Мещерская)

Второй приз – шлюпка без названия (Госпожа Кигельген)

Третий приз – шлюпка без названия (К.Глекнер)

Второе отделение:

Первый приз – шлюпка без названия (К.Глекнер)¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1892 г. Указ. соч. С. 14 – 15.

В следующем 1893 г. Эстляндский морской яхт-клуб провел еще несколько соревнований:

**I. Внутренняя парусная гонка для
судов яхт-клуба в Ревеле**

24 июня 1893 г.

Участвовало 13 судов.

Первое отделение:

Первый приз – «Альма» (А. Фельдун);

Второй приз – «Кит» (Доктор Р. фон Гернет);

Второе отделение:

Первый приз – «Фрейя» (Р. Геппенер);

Второй приз – «Дарлинг» (А. Фрейбуш);

Третье отделение:

Первый приз – «Аттала» (О. Эггерс);

Второй приз – «Ирене» (Ю. Кроль);

**II. Народная парусная
гонка в Каспервике**

18 июня 1893 г.

Участвовало 15 лодок.

Первое отделение:

Первый приз – «Роза» (Юрий Энгольд)

Второе отделение:

Первый приз – лодка без названия (Якоб Каскни);

III. Третья народная парусная гонка в Гапсале

22 июня 1893 г.

Участвовало 15 лодок.

Первое отделение:

Первый приз – лодка без названия (Кузик);

Второй приз – «Ольга» (Имма);

Третий приз – «Россия» (Шенк).

Второе отделение:

Первый приз – лодка без названия (Алкер);

Второй приз – лодка без названия (Аллас);

Третий приз – лодка без названия (Гие).

IV. Парусная гонка для мальчиков в Гапсале

22 июля 1893 г.

Участвовало 8 лодок.

Первое отделение:

Первый приз – лодка без названия (А. фон Гернет)

Второй приз – лодка без названия (Г. фон Грюневальдт);

Второе отделение:

Первый приз – лодка без названия (О. фон Грюневальдт);

Второй приз – лодка без названия (Г. фон Унгерн-Штернберг).

V. Внутренняя парусная гонка

для судов яхт-клуба в Гапсале

23 июля 1893 г.

Участвовало 6 судов.

Первое отделение:

Первый приз – «Иоа» (Э. фон Унгерн-Штернберг);

Второй приз – «Кит» (К. фон Унгерн-Штернберг)

Второе отделение:

Первый приз – «Грета» (Барон К. Штательберг);

Второй приз – «Принцесс Мод» (Барон В. фон Раненкампф).

VI. Гонка для лодочников

яхт-клуба в Гапсале

24 июня 1893 г.

Участвовало 4 лодки.

Первое отделение:

Первый приз – лодка без названия (Синник);

Второй приз – лодка без названия (Йеппе);

Второе отделение:

Первый приз – лодка без названия (Террас);

Второй приз – лодка без названия (Тюр)¹⁷¹.

В 1897 г. в Эстляндском морской яхт-клубе, для его действительных членов были проведены две гонки на призы Морского министерства России и призы от самой спортивной организации (спортивные жетоны – Авт.) и одна гонка на кубок «Рогервик» господина Э. Тауби. Помимо этого состоялись и три народные гонки тоже на призы российского военно-морского ведомства и Эстляндского морского яхт-клуба. Среди этих

¹⁷¹ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. Указ. соч. С. 16 – 18.

спортивных соревнований особенный интерес представляла парусная гонка на Ревельском рейде, прошедшая 14 июня 1897 г.: (См.: Таблица № 11)¹⁷²

Таблица № 11
Парусная гонка
на Ревельском рейде
в 1897 г.

| Наименование судна | Класс судна | Рулевой судна | Приз судна |
|---------------------------|--------------------|-----------------------|---|
| Ястреб | Первый | Г. Франкен | — |
| Варяг | Первый | В.А. Рейтц | — |
| Дарлинг | Первый | Э. Нейбер | — |
| Фрейя | Первый | В.Э. Йеппенер | — |
| Элида | Первый | И.Г. Шеель | Первый приз и приз Морского министерства России |
| Ирена | Второй | В. фон Штакельберг | — |
| Фелука | Второй | Э. Таубе | — |
| Атгала | Второй | О.Г. Эггерс | Второй приз |

¹⁷² Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. С. 20 – 21.

| | | | |
|--------------|--------|--------------------|-------------|
| Килька | Второй | Э.К. Шульц | Первый приз |
| Св. Бригитта | Третий | Русвурм | – |
| Эдит | Третий | Э. Ю. Зиберт | – |
| Онежец | Третий | Э. О. Пельциг | – |
| Фелиция | Третий | Э. О. фон Вааль | – |

Помимо этого, в 1897 г. в других соревнованиях действительные члены Эстляндского морского яхт-клуба достигли следующих спортивных результатов:

I. Парусная гонка

на Гапсальском рейде

21 июля 1897 г.

Участвовало:

4 яхты первого класса:

Аия

Силина

Грета

Электра

4 яхты второго класса:

Фелуга

Эгиль

Эка

Малис

В первом классе призы получили:

Яхта «Силина» – первый приз и приз Морского министерства России;

Во втором классе призы получили:

Яхта «Эгиль» – первый приз;

Яхта «Эка» – второй приз.

II. Парусная гонка в Рогервике

на кубок Г.Э. Таубе

4 августа 1897 г.

Участвовало 3 яхты:

«Дарлинг» (рулевой – Калинин). Отстояла кубок, полученный в прошлом году;

«Фелуга» (рулевой – Э.Таубе). Проиграла гонку;

«Гелла» (рулевой – Уль). Проиграла гонку.

Изначально гонка на кубок «Рогервик» должна была пройти 27 июля, но не состоялась из-за слабого ветра. На эту гонку в Балтийский порт прибыли следующие яхты:

«Варяг». Рулевой Э.Ю.Зиберт;

«Дарлинг» Рулевой А.Л.Фрейбуш;

«Элида» Рулевой Э.О.Пельциг;

«Фелука» Рулевой Э.Таубе;

«Аия» Рулевой – Э.И. фон Гернет;

«Аттала» Рулевой – О.Г. Эггерс;

«Гелла». Рулевой – Уль;

«Электра». Рулевой – Х.А. Лютер¹⁷³.

Однако впоследствии, к 4 августа 1897 г., большинство яхт отбыли из порта со своими владельцами, не дождавшись, начала гонки. Надо сказать, что Э. Тайбе сам разработал внешний вид призового кубка «Рогервик» (См.: Приложение № 18)

III. Народная гонка

на Ревельском рейде

10 августа 1897 г.

Участвовала 31 открытая шлюпка, разделенные на два класса: первый класс – 22 шлюпки, второй класс – 9 шлюпок.

Призы в первом классе получили:

Первый приз – Придик Абель, уроженец деревни Вимс;

Второй приз – Александр Абель, уроженец деревни Вимс.

¹⁷³ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. С. 22.

Во втором классе призы получили:

Первый приз – Александер Аксберг, уроженец о. Барона Врангеля;

Второй приз – Вальдемар Гольм из г.Ревеля.

IV. Народная гонка

на гапсальском рейде

22 июля 1897 г.

Участвовало 20 открытых шлюпок в двух классах.

В первом классе призы получили:

Первый приз – крестьянин Имма;

Второй приз – крестьянин Шенк.

Во втором классе:

Первый приз – крестьянин Алкер;

Второй приз – крестьянин Аллас.

V. Народная гонка

в Каспервике

18 июля 1897 г.

Участвовало 15 открытых шлюпок в двух классах.

В первом классе призы получили:

Первый приз – крестьянин ЮррийЭйнгольм.

Во втором классе призы получили:

Первый приз – крестьянин Якоб Костли¹⁷⁴.

На рубеже XIX – XXвв. Существенно увеличивается количество дальних плаваний судов, принадлежащих действительным членам Эстляндского морского яхт-клуба.

Достаточно посмотреть на статистические данные дальних походов, совершенных судами спортивной организации за 1897 г. (См.: Таблицу № 12)¹⁷⁵

Таблица № 12
Дальние походы судов Эстляндского морского яхт-клуба
в 1897 г.

| Название судна | Класс судна | Пункт отправления | Промежуточные пункты | Пункт возвращения |
|-----------------------|--------------------|--|-----------------------------|--------------------------|
| Варяг | Первый | Ревель | Поркало, Экинес | Ревель |
| Элида | Первый | Ревель | Фискарс | Ревель |
| Фрейя | Первый | Ревель | Фискарс | Ревель |
| Аля | Первый | Гельсингфорс (город Хельсинки, столица современной Финляндии- | Ревель, Санкт- Петербург | Ревель |

¹⁷⁴ Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба за 1898 г. Указ. соч. С. 23.

¹⁷⁵ Там же. С. 24 – 27.

| | | | | |
|-----------|--------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|
| | | Авт.) | | |
| Маргарита | Первый | Ревель | Каспервик | Каспервик |
| Филука | Второй | Балтийский порт | Ревель | Балтийский порт |
| Электра | Первый | Гапсаль | Ревель | Ревель |
| Маргарита | Первый | Каспервик | Ревель | Каспервик |
| Иоа | Второй | Ревель | Имение Фааль | Ревель |
| Килька | Второй | Ревель | Балтийский порт, Экинес, Ганге | Ревель |
| Аля | Первый | Стокгольм | Гельсингфорс, Ревель | Ревель |
| Дарлинг | Первый | Ревель | Балтийский порт | Ревель |
| Электра | Первый | Ревель | Гапсаль, Балтийский порт | Ревель |
| Аттала | Второй | Ревель | Балтийский порт, Ревель | Ревель |
| Элида | Первый | Ревель | Балтийский порт, Ревель | Ревель |
| Варяг | Первый | Ревель | Балтийский порт, Ревель | Ревель |
| Аия | Первый | Гапсаль | Балтийский порт, Ревель | Гапсаль |

| | | | | |
|-----------|--------|--------------|---|--------------|
| Маргарита | Первый | Каспервик | Ревель | Ревель |
| Силина | Первый | Гапсаль | Ревель | Ревель |
| Ястреб | Первый | Ревель | О. Барона Врангеля, Гельсингфорс, Поркала, Балтийский порт, Ревель | Ревель |
| Перкун | Первый | Гапсаль | Гельсингфорс, Балтийский порт | Гельсингфорс |
| Перкун | Первый | Гапсаль | Балтийский порт, Гельсингфорс, Стокгольм, Ганге, Гапсаль | Гапсаль |
| Перкун | Первый | Стокгольм | Ганге, Гельсингфорс, Гапсаль | Гапсаль |
| Фаворит | Второй | Ревель | Гапсаль | Ревель |
| София | Первый | Кольк | Ревель | Кольк |
| София | Первый | Ревель | Кольк | Кольк |
| Д. | Первый | Кольк | Ревель | Кольк |
| Аля | Первый | Гельсингфорс | Ревель | Гельсингфорс |

О развитии инфраструктуры Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIXв. свидетельствуют правила управления для его Ревельской гавани, содержавшие следующие положения¹⁷⁶:

1. На инспекторе гавани и его помощнике лежат следующие обязанности:

Найм сторожей;

Надзор за гаванью;

Надзор за стоянкой судов;

Наблюдение за сторожами.

2. Все желанья и жалобы действительных членов относительно устройства гавани и надзора за нею подаются инспектору и его помощнику; для записи таких жалоб и желаний ведется в гавани отдельная книга.

3. Каждому судовладельцу указывается на весь сезон отдельное место под известным номером для стоянки его судна.

4. Каждый судовладелец обязан иметь на соответственном против своего номера месте аналогичный величине его судна якорь с железной цепью и буюм; последний в течение всего сезона должен оставаться на месте.

5. Каждое судно должно стоять кормой к больверку (Инженерное сооружение, предназначенное для защиты береговой линии от морских волн – Авт.) и носом к бую, причем таковое должно быть прикреплено со стороны кормы к двум кольцам больверка двумя тросами и со стороны носа к бую одним тросом соответственной прочности.

6. При усмотрении сторожами ненадежности закрепляющих тросов они должны быть заменены за счет судовладельца.

7. Ответственность за пропавшие в гавани вещи несут исключительно сторожа, причем претензии такого рода должны быть заявлены инспектору и его помощнику.

¹⁷⁶Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. Указ. соч. С. 1.

8. Доступ в гавань разрешается только действительным членам яхт-клуба, посторонние же лица пользуются правом входа лишь совместно с действительными членами. Наблюдение за этим поручено сторожам.

9. Сторожам предписано сдавать суда только их владельцам, прочие же лица могут пользоваться судами не иначе как по письменному на то разрешению владельцев.

10. Каждому члену, в случае выраженного им на то желания, отводится за определенную плату на протяжении сезона отдельный шкаф для хранения платья и иных принадлежностей.

11. Каждый приживающий в Ревеле член клуба, участвующий в Ревельской гавани постоянной или временной стоянкой своего судна, несет, по распределению инспектора, издержки на содержание сторожей, причем владелец, временно пользующийся гаванью для своего судна, несет только половину издержек, вносимых лицом, чье судно стоит постоянно в гавани.

12. Во всех случаях плата за стоянку судна вносится вперед по месяцам инспектору за все время сезона без исключения.

13. Суда действительных членов яхт-клуба, не проживающих в городе Ревель, во время их пребывания пользуются безвозмездным правом стоянки в гавани.

14. Инспектор гавани вправе разрешать стоянку в гавани судов, принадлежащих и недействительным членам яхт-клуба, в случае наличия свободных мест, за соответствующее вознаграждение.

О развитии международных связей Эстляндского морского яхт-клуба можно судить по публикации правил управления Ревельской гаванью на немецком языке. Подобный факт подразумевает неоднократную стоянку в Ревельской гавани Эстляндского морского яхт-клуба судов, принадлежащих иностранным подданным. (См.: Приложение № 19)

В результате на рубеже XIX – XX вв. Эстляндский морской яхт-клуб оформляется в центральную спортивную организацию прибалтийских губерний Российской Империи. Число его действительных членов неуклонно

растет, при этом Эстляндский яхт-клуб пользуется покровительством императорской фамилии и российского военно-морского ведомства. Подобная ситуация позволяет руководству яхт-клуба проводить многочисленные гонки с участием взрослых мужчин, женщин и подростков.

Нельзя не отметить и факт соревнований на призы Эстляндского морского яхт-клуба лиц, принадлежащих к крестьянскому сословию. Такой подход к организации спортивных мероприятий говорит о демократичности членов яхт-клуба, несмотря на формальное руководство им великим князем и генерал-адмиралом российского Императорского флота Алексеем Александровичем.

Все победители гонок яхт-клуба получали ценные призы, на которые тратились значительные денежные средства. Важным моментом становится розыгрыш действительными членами яхт-клуба приза Морского министерства России. В то же время член Эстляндского морского яхт-клуба Э.Таубе учреждает собственный частный приз гонки «Рогервик».

Усилившееся финансирование позволяет руководству спортивного общества расширить структуру организации. Важным моментом становятся дальние морские походы судов яхт-клуба, которые предпринимаются как эскадрой, так и в одиночных плаваниях.

Данные мероприятия позволяют принять участие лучшим яхтам Эстляндского морского яхт-клуба в соревнованиях, проходящих на международной арене. О международных связях яхт-клуба можно судить и по правилам организации стоянки судов в Ревельской гавани, изданных на двух языках – русском и немецком.

Глава 2

Эстляндский императорский яхт-клуб

в начале XX в.

2.1 Развитие внутренней инфраструктуры яхт-клуба

К началу Первой мировой войны Эстляндский Императорский яхт-клуб окончательно оформляется в крупнейшую спортивную организацию прибалтийских губерний Российской Империи. Развитие инфраструктуры яхт-клуба наглядно можно проследить по увеличению персонала спортивной и общественной организации. В 1914 г. действительные члены яхт-клуба нанимают значительное количество матросов для обслуживания своих судов и прочих плавсредств. Комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба издает специальные правила, которые начинаются образцом договора между владельцем яхты и наемным матросом.

Данный договор содержал следующие пункты¹⁷⁷:

Имя владельца яхты;

Имя наемного матроса;

Время найма матроса;

Месячное жалование наемного матроса в рублях;

Положение, по которому наемный матрос должен был исполнять все приказания владельца судна как капитана;

Упоминание об ответственности наемного матроса в случае его упущений по службе;

Обязательства владельца исполнять правила, установленные для Ревельской гавани Эстляндского яхт-клуба;

¹⁷⁷ Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 2–3.

Ссылка на закон о торговом мореплавании;

Обязательство матроса исполнять правила Ревельской гавани Эстляндского яхт-клуба.

подавляющее большинство наемных матросов по национальности являлись эстонцами, поэтому договор найма вышел на двух языках – на русском и на эстонском. (См.: Приложение № 20)

После образца договора о найме следовали непосредственно правила для матросов Эстляндского Императорского яхт-клуба, включающие следующие пункты¹⁷⁸:

Всякий яхтенный матрос подчиняется во время пребывания яхты в Эстляндском Императорском яхт-клубе начальству гавани спортивной организации и обязан беспрекословно исполнять все его распоряжения. Если же распоряжения начальства клубной гавани покажутся ему несправедливыми, то он имеет право обжалования перед комитетом Эстляндского Императорского яхт-клуба через владельца яхты.

Каждый матрос обязан при поступлении предъявить свой паспорт старшему клубному матросу для внесения в домовую книгу и заявления в полицию.

Матросы, чьи паспорта просрочены или вообще не в должном порядке, не могут оставаться в гавани Эстляндского Императорского яхт-клуба.

По воскресеньям и праздничным дням, а также в будни после 2 часов пополудни и в дни, когда в яхт-клубе собираются члены и гости в количестве больше обыкновенного, всякий яхтенный матрос должен быть чисто и по форме одет.

Все свободные матросы обязаны помогать при общих и необходимых работах в районе яхт-клуба и его гавани.

¹⁷⁸ Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. Указ. соч. С. 4 – 6.

По указанию начальника гавани яхт-клуба, матросы несут ночные вахты; при этом вахтенный матрос обязан наблюдать за всеми яхтами и зданиями яхт-клуба и своевременно принимать необходимые меры для предупреждения аварий и других повреждений. За ночную вахтенную службу он получает определяемое гаванским начальством яхт-клуба денежное вознаграждение.

Начальство гавани яхт-клуба имеет право удалить наемного матроса даже при отсутствии владельца в ряде случаев:

- a. Неповиновения распоряжениям;
- b. Неряшливого внешнего вида;
- c. Недисциплинированного поведения;
- d. Пьянства;
- e. Проявления любых дурных качеств.

Начальство Эстляндского Императорского яхт-клуба при удалении наемного матроса из гавани должно письменно известить его хозяина с подробным указанием причин и совершенного проступка.

Все матросы должны соблюдать правила техники безопасности при исполнении своих должностных обязанностей и работ, т.к. Эстляндский Императорский яхт-клуб не может принимать на себя никакой ответственности за какие-либо несчастные случаи или физические повреждения и их последствия.

Должностные обязанности для наемных матросов Эстляндского Императорского яхт-клуба также были изданы на двух языках – русском и эстонском. (См.: Приложение № 21)

В 1912 г. заканчивается строительство нового центрального здания яхт-клуба под авторством архитектора Г. Шмидта. (См.: Приложение № 22)

В том же году спортивная организация вместо расположенного в Ревельской гавани сараяпостроила новый павильон для своих действительных членов¹⁷⁹.

В том же 1912 г., по сообщению газеты «Ревельский Вестник», командором Эстляндского морского яхт-клуба становится светлейший князь Г.П. Волконский. Назначение князя на данный общественный пост нашло отклик и в германской прессе¹⁸⁰. Затем газета «Ревельский Вестник» публикует полный состав комитета Эстляндского морского яхт-клуба в 1912 г.:

Командор Эстляндского морского яхт-клуба – егермейстер императорского двора Его Императорского Величества, светлейший князь Г.П.Волконский;

Вице-командор Эстляндского морского яхт-клуба – присяжный поверенный И.Е. Шель;

Вице-командор Эстляндского морского яхт-клуба – директор целлюлозной фабрики Э.И. Фаль;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – отставной капитан 1-го ранга Р. К. Фельман;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – вице-консул Великобритании В. Жирард;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – статский советник фон Валь;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – В.Ф. фон Штакельберг;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – инженер Э. фон Лангезен;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – Г. К. Таубе;

¹⁷⁹Эстляндский яхт-клуб // Ревельский Вестник. – 29 октября 1912 г. (№ 51). – С. 2.

¹⁸⁰ По поводу выбора командора яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 19 сентября 1912 г. (№ 20). – С. 2.

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – Е. Р. Нейбер;

Член комитета Эстляндского морского яхт-клуба – надворный советник Маркинсон;

Секретарь и казначей Эстляндского морского яхт-клуба – Форсман¹⁸¹.

Наличие среди членов комитета представителя британской консульской службы В.Э. Жирарда было свидетельством международных контактов спортивной организации.

Самой знаменательной датой в истории спортивной организации становится 16 июня 1913 г. Именно в этот день яхт-клуб получил Высочайшее соизволение называться «Императорским»¹⁸². Как писала об этом событии газета «Ревельский Вестник»:

«Государю Императору благоугодно было всемилостивейшее соизволить на присвоение Эстляндскому Морскому Яхт-Клубу наименования «Императорский»¹⁸³.

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. Возглавляли торжество командор яхт-клуба князь Г.П. Волконский и вице командор И.Е. Шель. В юбилейных торжествах приняли участие:

Представитель командования Балтийского флота;

Высшие чины гражданской администрации прибалтийской губернии;

¹⁸¹ Состав Эстляндского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 6 октября 1912 г. (№ 33). – С. 2.

¹⁸² 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.).

¹⁸³ Высочайшая милость Эстляндскому яхт-клубу // Ревельский Вестник. – 28 января 1913 г. (№ 122). – С. 2.

Начальник ревельской таможни.

Помимо этого, присутствовали делегации от Ревельского и Лебавского яхт-клубов. Первый тост за императора Николая произнес вице-адмирал В.К. Гирс. Его поздравление поддержал полицмейстер Эстляндской губернии. После этого оркестр сыграл государственный гимн и начались поздравления руководству Эстляндского яхт-клуба с присвоением имени «Императорский». Торжественные телеграммы пришли от следующих государственных лиц:

Его Императорское Высочество великий князь Александр Михайлович;

Морской министр адмирал И.К. Григорович;

Эстляндский губернатор, генерал-майор И.В. Коростовец;

Почетные члены яхт-клуба;

Действительные члены яхт-клуба.

Торжественный обед закончился парадом яхт на обширном Ревельском рейде¹⁸⁴.

Вообще, представители высшей российской власти не оставляли своим вниманием Эстляндский Императорский яхт-клуб. Так, 11 июня 1913 г. газета «Ревельский Вестник» опубликовала сообщение следующего содержания:

«Эстляндский Яхт-клуб осчастливлен нижеследующей высочайшей телеграммой:

«Ревель. Губернатору, из рейда «Штандарта»

Передайте Императорскому Эстляндскому морскому яхт-клубу мою сердечную благодарность за выраженные верноподданнические чувства и мои пожелания дальнейшего процветания

Николай II»¹⁸⁵

¹⁸⁴ Поднятие флага Императорского Эстляндского морского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 7 мая 1913 г. (№ 197). – С. 3.

Местная пресса даже публиковала заметки по поводу окончания гонок в Эстляндском Императорском яхт-клубе в 1913 г.¹⁸⁶.

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. Например, первый номер газеты «Ревельский Вестник» публиковал информацию о международном конкурсе аэропланов в Москве.¹⁸⁷ В нем же можно обнаружить и информацию о марафонском забеге, состоявшемся между Санкт-Петербургом и Павловском. В соревнованиях приняли участие 42 участника, а до финиша добежало 28. Победитель – спортсмен по фамилии Шипунов – смог одолеть марафонскую дистанцию, по утверждению журналистов, за 1 час 39 минут¹⁸⁸.

Не отставали от всероссийского уровня и прибалтийские любители спорта. Так, 28 апреля 1913 г. кружок «Спорт» организовал забег на дистанцию 40200 метров. Спортсмены должны были бежать из Балтийского порта в два часа пополудни и закончить соревнования в деревне Шварценбек. Разыгрывались 3 призовых места с раздачей жетонов и специальный переходящий кубок, учрежденный полицмейстером Эстляндской губернии Л.Г. Цицирошиным. В Беге участвовали спортсмены из следующих городов:

Ревель;

Юрьев;

Рига¹⁸⁹.

¹⁸⁵ Высочайшая телеграмма яхт-клубу // Ревельский вестник. – 11 июня 1913 г. (№ 221). – С. 2.

¹⁸⁶ Окончание гонки // Ревельский Вестник. – 17 июня 1913 г. (№ 226). – С. 2.

¹⁸⁷ Конкурс аэропланов // Ревельский Вестник. – 26 августа 1912 г. (№ 1). – С. 2.

¹⁸⁸ Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 15 сентября 1912 г. (№ 17). – С. 2.

¹⁸⁹ Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 9 апреля 1913 г. (№ 178). – С.2.

9 мая 1913 г. уже упоминавшийся кружок «Спорт» провел состязания по легкой атлетике. В соревновании приняли участие известные российские спортсмены:

Член Петербургского общества «спорт» Гантварг;

Финский спортсмен Горнборг;

Финский спортсмен Ефимов;

Финский спортсмен Энгберг.

Легкоатлетические соревнования проводились в такой сложной дисциплине, как десятиборье. В беге на 100 метров победили финский спортсмен Горнборг и ревельский спортсмен Килин, пришедшие к финишу одновременно.

В прыжках в длину с разбега победил спортсмен Горнборг. Он же одержал победу в толкании ядра и в прыжках в высоту с разбега.

В беге на 400 метров лучшими были ревельский спортсмен Килин и финский спортсмен Ефимов. Затем опять настала очередь спортсмена Горнборга, ставшего первым в беге на 110 метров и в метании диска. В свою очередь, спортсмену Гандвергуповезлов метании копья. В беге на 1500 метров лучшим стал ревельский спортсмен Килин.

В результате командный приз – подарочный бокал господина Томана – достался финским спортсменам.

Призовые места распределились следующим образом:

Первый приз – спортсмен Горнборг;

Второй приз – спортсмен Ефимов;

Третий приз – спортсмен Гандверг;

Четвертый приз – спортсмен Энгберг;

Пятый приз – спортсмен Килин.

Одновременно кружок «Спорт» организовал гонку на мотоциклетах на расстоянии в 50 верст. В соревнованиях приняли участие 5 человек. Призовые места распределились в следующем порядке:

Первый приз – спортсмен Эрик;

Второй приз – спортсмен Синисов;

Третий приз – спортсмен Биик.¹⁹⁰

1 июня 1914 г., в 2 часа пополудни, в саду общества «Лотос» состоялись еще одни открытые состязания по легкой атлетике, организованные кружком «Спорт». В этом мероприятии, помимо российских, приняли участие и иностранные спортсмены:

Британский спортсмен Палмер из общества «Herne-HinnArriers»;

Финский спортсмен Тайпала;

Финский спортсмен Горнборг;

Финский спортсмен Нийштрем;

Финский спортсмен Фагерштрем;

Столичный спортсмен Гантварг;

Столичный спортсмен Владимиров;

Столичный спортсмен Шпигель;

Столичный спортсмен Резников;

Рижский спортсмен Маркин;

Рижский спортсмен Фогель.¹⁹¹

В свою очередь, активно развивался в прибалтийских губерниях Российской Империи и юношеский спорт. Например, 5 июня 1914 г. состоялось первенство Ревельской Николаевской гимназии среди учеников по легкой атлетике. Соревнования выявили победителей в следующих спортивных дисциплинах:

Бег на 60 метров:

Первый приз – Клевшинский;

Второй приз – Пауль;

Третий приз – Бычков.

Бег на 1500 метров:

¹⁹⁰ Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 20 мая 1913 г. (№ 206). – С. 2.

¹⁹¹ Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 31 мая 1914 г. (№ 493). – С. 2.

Первый приз – Лугенберг;

Второй приз – Померанц.

Прыжки в длину с места:

Первый приз – Бычков;

Второй приз – Померанц;

Третий приз – Рейге.

Прыжки в длину с разбега:

Первый приз – Пауль;

Второй приз – Померанц;

Третий приз – Бычков.

Прыжки в высоту с места:

Первый приз – Померанц;

Второй приз – Бычков;

Третий приз – Булат.

Прыжки в высоту с разбега:

Первый приз – Бычков

Второй приз – Померанц;

Третий приз – Булат.

Толкание ядра:

Первый приз – Пауль;

Второй приз – Трейде.

Метание диска:

Первый приз – Пауль;

Второй приз – Клевшинский;

Третий приз – Померанц.

Метание копья:

Первый приз – Померанц;

Второй приз – Пауль;

Третий приз – Клевшинский.

Тройной прыжок:

Первый приз – Пауль;
 Второй приз – Померанц;
 Третий приз – Булат.¹⁹²

При этом многие российские яхт-клубы продолжали совершенствовать свои уставы. Например, 30 мая 1913 г. Ревельский яхт-клуб подал ходатайство об изменении некоторых параграфов ранее утвержденного им уставного документа.¹⁹³ Для этого же яхт-клуба было выделено место под постройку стоянки для яхт в восточной половине Ревельской гавани.¹⁹⁴ Строительство нового объекта было согласовано с отделом торговых портов и товарищем министра торговли и промышленности Российской Империи.¹⁹⁵

25 февраля 1914 г. состоялось знаменательное событие в истории прибалтийского водного спорта – впервые на общее собрание приехали представители всех яхт-клубов Прибалтики¹⁹⁶.

На фоне общего подъема водного и других видов спорта в прибалтийских губерниях Российской Империи в начале XX в. успешное развитие организации инфраструктуры вполне объяснимо.

Давайте обратимся к статистическим данным Эстляндского Императорского яхт-клуба во время Первой мировой войны.

По отчету о деятельности яхт-клуба в 1914 г. количество его действительных членов уменьшилось с 312 до 280 человек. Дело в том, что

¹⁹² Первенство по легкой атлетике учеников Ревельской гимназии императора Николая II // Ревельский Вестник. – 9 июня 1914 г. (№ 500). – С. 2.

¹⁹³ В Ревельском яхт-клубе // Ревельский вестник. – 25 июня 1913 г. (№ 256) – С. 2.

¹⁹⁴ Новое место стоянки яхт Ревельского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 9 сентября 1913 г. (№ 291) – С. 2.

¹⁹⁵ Новое место стоянки яхт Ревельского Императорского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 14 октября 1913 г. (№ 318) – С. 2.

¹⁹⁶ Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 21 апреля 1914 г. (№ 476) – С. 2.

51 действительный член яхт-клуба отправился служить в действующую армию и во флот Российской Империи в связи с Первой мировой войной.

В то же время в 1904 г. скончались:

1. Почетный член Вольтер фон Штакельберг;
2. Действительный член Х.А. Лютер;
3. Действительный член Л.К. Сбержкофский;
4. Действительный член И.П. Боголюбов.

Количество яхт в клубе увеличилось на одну единицу. При этом из списка судов Эстляндского Императорского яхт-клуба были исключены следующие яхты¹⁹⁷:

1. «София»
2. «Стеги»;
3. «Фрам»;
4. «Динеб»
5. «Либилей»;
6. «Кете»;

Одновременно в 1914 г. в список судов яхт-клуба внесли:

1. Яхту «Онда»;
2. Яхту «Сюрприз»;
3. Швертбот «Инге»;
4. Швертбот «Мукки»;
5. Моторную яхту «Иоа II»;
6. Моторную яхту «Престо»;
7. Моторную яхту «Рита».

В 1914 г. действительные члены яхт-клуба собирались на общие собрания 4 раза. Однако после начала Первой мировой войны эти собрания

¹⁹⁷ Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 2.

прекратились. В то же время комитет Эстляндского яхт-клуба в 1914 г. заседал 14 раз.

За 1914 г. здание спортивной организации посетили 1167 действительных членов и 1085 гостей. На рейде яхт-клуба побывало 122 частных судна. Яхты совершили 14 дальних крейсерских плаваний. Среди судов чужих яхт-клубов, заходивших в Ревельскую гавань, присутствовали:

- 9 русских яхт;
- 8 финляндских яхт;
- 1 английская яхта.

Среди жертвователей значительных денежных сумм и паев в пользу яхт-клуба были¹⁹⁸:

- В. Жерар;
- И. Катлер;
- Е. Нейберг;
- Е. Ринер;
- К. Теннисон;
- Э. Форсман;
- Н. Фуль.

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

¹⁹⁸ Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 4.

начальнику морского фронта. В ответ на что последовала письменная благодарность от контр-адмирала А.И. Непенина¹⁹⁹.

Таким образом, мы видим, как сокращалась инфраструктура Эстляндского Императорского яхт-клуба из-за Первой мировой войны.

Давайте посмотрим на расходы спортивной организации и поступление денежных средств в 1914 г. (См.: Таблицу № 13)²⁰⁰ (См.: Таблицу № 14)²⁰¹

Таблица № 13
Расходы Эстляндского
Императорского
яхт-клуба в 1914 г.

| Статья расходов | Денежная сумма |
|--|-------------------|
| Канцелярские принадлежности, объявления, журналы, почтовые расходы и разные мелкие расходы | 842 руб. 99 коп. |
| Расходы по недвижимому имуществу | 359 руб. 43 коп. |
| Гербовые марки | 67 руб. |
| Расходы Ревельской гавани | 2029 руб. 10 коп. |
| Расходы | 397 руб. 58 коп. |

¹⁹⁹ Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г.

Указ. соч. С. 7.

²⁰⁰ Там же. С. 9.

²⁰¹ Там же. С. 8.

| | |
|---|-------------------|
| Гапсальской гавани | |
| Расходы моторной яхты «Директор» | 578 руб. 64 коп. |
| Расходы электрической станции | 346 руб. 31 коп. |
| Расходы моторного катера | 492 руб. 75 коп. |
| Расходы на представительство | 344 руб. 65 коп. |
| Расходы на устройство гонок | 941 руб. 25 коп. |
| Уплачено Союзу Балтийских яхт-клубов | 155 руб. |
| Призы за крейсерские плавания | 40 руб. 75 коп. |
| Патенты для буфета | 855 руб. 75 коп. |
| Вознаграждение за тушение пожара | 75 руб. |
| Пожертвование в пользу войны | 500 руб. |
| Приобретение телефонного кабеля | 535 руб. 66 коп. |
| Приобретение телефонного инвентаря | 45 руб. 10 коп. |
| Уплачено О.Эггерсу за парусную лодку для Гапсаля | 150 руб. |
| Тираж паев 4% займа электрических станций | 400 руб. |
| Кредит | 2948 руб. 53 коп. |

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| Остаток на 1-ое января 1915 г. | 31 руб. 31 коп. |
|-----------------------------------|-----------------|

Таблица № 14
Приходы денежных средств Эстляндского
Императорского морского яхт-клуба
в 1914 г.

| Статья прихода | Сумма |
|---|-------------------|
| Остаток на 1 января 1914 г. | 11 руб. 35 коп. |
| Членские и вступительные взносы | 5845 руб. |
| Взносы волонтеров в Гапсале | 22 руб. |
| Взносы на погашение ипотечного долга | 1410 руб. |
| Пожертвования | 1081 руб. 25 коп. |
| Гербовые марки | 53 руб. 60 коп. |
| Доход с моторного катера | 295 руб. 81 коп. |
| Доход с яхты «Директор» | 107 руб. 90 коп. |
| Доход с Ревельской гавани | 1264 руб. 50 коп. |
| Доход с Гапсальской гавани | 108 руб. 38 коп. |

| | |
|---|------------------|
| Доход с гонок | 200 руб. |
| Возмещение убытка пожарного | 505 руб. |
| Пожертвования на выплату кредита за моторную лодку «Директор» | 75 руб. |
| Разные кредиторы | 955 руб. 25 коп. |
| % по текущему счету в банке | 21 руб. 92 коп. |
| Разные доходы | 179 руб. 84 коп. |

В 1915 г. происходит еще большее сокращение официальных заседаний Эстляндского Императорского яхт-клуба. Общее собрание действительных членов не созывается. Действует только комитет спортивной организации, заседавший несколько раз. Одновременно уменьшается и число действительных членов яхт-клуба на 28 человек, из которых 9 скончались, а 19 заявили о выходе из организации и были исключены за невыплату годового взноса. В результате 1 января 1916 г. яхт-клуб насчитывал 252 почетных и действительных членов.

В 1915 г. скончался ряд действительных членов яхт-клуба²⁰²:

1. Генерал-майор Е. фон Ген;
2. Жерард фон Вальдау;
3. Прапорщик Е. фон Киршкин;
4. Р. Кньюпфер;

²⁰² Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 2.

5. В. фон Таубе-Каббаль;
6. Ф. фон Войт.

Для привлечения новых действительных членов было даже решено уменьшить ежегодный взнос до 16 рублей. Среди благотворителей, помогавших спортивному обществу денежными средствами, выделялись следующие действительные члены:

1. А. фон Бер;
2. Доктор Грейфенгаген;
3. Доктор Гофман;
4. О. Ингман;
5. Наследница действительного члена Лили Енталя;
6. Р. Ранк;
7. М. Лютер;
8. Г. фон Кизенгаузен;

События Первой мировой войны заставили яхт-клуб 18 апреля 1915 г. передать одно из зданий начальнику морской охраны порта. Затем 28 апреля 1915 г. из яхтенной мастерской мастером О. Эггерсом за 2300 руб. для покрытия ипотечного долга был продан мотор яхты «Директор». При этом действительные члены яхт-клуба, господин Венцель и наследник господина фон Штакенберга, отказались от процентов в пользу спортивной организации.

В мае 1915 г. петроградские яхты «Алькада» и «Норман» по разрешению морского начальства отбыли в столицу. В то же время яхты Эстляндского Императорского яхт-клуба «Тайфун» и «Престо» перешли, с разрешения российского военно-морского ведомства, в Усть-Наров.

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»²⁰³. Практически крупнейшее водноспортивное общество к 1916 г. свернуло свою деятельности в связи с наступлением германских армии и флота.

В 1915 г. происходит увеличение расходов Эстляндского Императорского яхт-клуба при дальнейшем сокращении поступлений денежных средств: (См.: Таблицу № 15)²⁰⁴ (См.: Таблицу № 16)²⁰⁵

Таблица № 15
Расходы Эстляндского
Императорского яхт-клуба
в 1915 г.

| Статья расходов | Сумма |
|--|-------------------|
| Канцелярские принадлежности, журналы, почтовые и разные мелкие расходы, отправка серебряных вещей в Москву | 496 руб. 35 коп. |
| Расходы на недвижимое имущество | 208 руб. 83 коп. |
| Гербовые марки | 38 руб. |
| Расходы Ревельской гавани | 1279 руб. 99 коп. |
| Расходы Гапсальской гавани | 297 руб. 56 коп. |

²⁰³ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ соч. С. 3.

²⁰⁴ Там же. С. 5.

²⁰⁵ Там же. С. 4.

| | |
|--|-------------------|
| Расходы моторной яхты «Директор» (страхование) | 97 руб. 50 коп. |
| Расходы электрической станции | 60 руб. |
| Расходы моторного катера | 37 руб. 50 коп. |
| Расходы на представительство | 87 руб. |
| Членские взносы Российскому парусному гоночному союзу | 89 руб. 97 коп. |
| Пожертвования в пользу войны | 100 руб. |
| Уплачено кредиторам моторной лодки «Директор» | 1700 руб. 49 коп. |
| Разным кредиторам | 2045 руб. 25 коп. |
| Тираж 8 паев 4% займа электростанции | 400 руб. |
| Остаток на 1-ое января 1916 г. на текущем счету в Ревельском отделении Азовского банка | 1031 руб. 71 коп. |
| Наличными | 89 руб. 56 коп. |

Таблица № 16
Приходы денежных средств Эстляндского
Императорского морского яхт-клуба
в 1915 г.

| Статья прихода | Сумма |
|--|------------------|
| Остаток кассы на 1-ое января 1915 г. | 31 руб. 31 коп. |
| Членские взносы за 1915 и 1914 гг. | 3830 руб. |
| Взносы на погашение долгов | 820 руб. |
| Взносы волонтеров в Гапсале | 18 руб. |
| Пожертвования | 379 руб. 87 коп. |
| Гербовые марки | 34 руб. 20 коп. |
| Доходы с Ревельской гавани | 348 руб. |
| Доходы с Гапсальской гавани | 153 руб. 56 коп. |
| Проданный мотор «Директора» | 2300 руб. |
| % по текущему счету в банке | 44 руб. 77 коп. |
| Неоплаченные пай 4% займа, вышедшие в тираж | 100 руб. |

Еще более незначительными выглядели доходы Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1916 г., ставшим фактически последним годом его существования как спортивной организации в составе Российской

Империи. В 1916 г. доходы яхт-клуба составили 2550 руб. и включали только членские взносы любителей водного спорта. В силу этого достаточно скромно выглядели и расходы Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1916 г.: (См.: Таблицу № 17)²⁰⁶

Таблица № 17
Расходы Эстляндского
императорского
яхт-клуба в 1916 г.

| Статья расходов | Сумма |
|--|-----------|
| Расходы Ревельской гавани | 1000 руб. |
| Расходы Гапсальской гавани | 200 руб. |
| Расходы по недвижимому имуществу | 250 руб |
| Страхование судов клуба | 160 руб. |
| Тираж 8-ми паев 4% займа | 400 руб. |
| Проценты 4% займа | 160 руб. |
| Расходы на представительство, текущие расходы, пожертвования и пр. | 380 руб. |

²⁰⁶ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 8.

| | |
|--------|-----------|
| Итого: | 2550 руб. |
|--------|-----------|

К Первой мировой войне в Гапсале появляется активно работающий филиал Эстляндского Императорского яхт-клуба. В него вступают добровольцы из числа молодежи, объединенные в группу из 12 – 14 человек. Именно они практически каждый день проводили соревнования:

- Летучие гонки;
- Одиночный разряд;
- Владение парусами.

Почетный член Эстляндского Императорского яхт-клуба Э. фон Унгерн-Штернгберг-Кертель предоставил Гапсальской гавани две парусных лодки, которыми пользовались все желающие. Привлечение значительного числа молодежи обещало дать хорошие спортивные результаты. Группа молодых спортсменов произвела следующие подготовительные действия к гонкам:

- Обмер яхт;
- Обмер лодок;
- Изучение дистанции;

Молодежь занималась под руководством двух опытных почетных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба Г. Адельберга и протоиерея Я. Боголюбова²⁰⁷. Оба почетных члена имели в своем активе достаточное количество дальних походов и эскадренных плаваний. К сожалению, протоиерей Я. Боголюбов умер летом 1914 г. Однако с наступлением Первой мировой войны значительная часть дачников разъехалась, и сезон гонок не состоялся. При этом группа молодых спортсменов продолжала наслаждаться работой на яхтах и отдыхом в Гапсале.

²⁰⁷ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 12.

Начальник гавани Гапсальской станции Эстляндского Императорского яхт-клуба, инженер Э. фон Лангезен, в своем отчете подчеркнул, что его отделение не занимается организацией водных соревнований, но играет большую роль в подготовке юных спортсменов.

Дело в том, что Гапсальская гавань представляла собой тихую бухту с незначительным волнением. Именно в таких природных условиях можно было готовить качественную смену ведущим спортсменам Эстляндского Императорского яхт-клуба.

По аргументированному мнению начальника гавани Гапсальской станции инженера Э. фон Лангезена, его отделение яхт-клуба должно было сосредоточиться на следующих вопросах:

Организация соревнований для широких социальных слоев прибалтийского общества;

Проведение соревнований на гребных судах;

Теоретическая и практическая подготовка юных яхтсменов²⁰⁸.

В течении следующего сезона в 1915 г. в Гапсальской станции яхт-клуба в связи с военным временем не произошло подъема флага спортивной организации. Подобное означало прекращение деятельности. Однако часть судовладельцев-любителей спустила свои яхты на воду и провела ряд плаваний. В свою очередь, военно-морское начальство отвело для яхтсменов только восточную часть Гапсальской бухты, проходившую по линии Новая-Гавань-Эстерби. Этим районом и воспользовались спортсмены. Причем наибольшее количество выходов в море совершили юные яхтсмены²⁰⁹.

К 1917 г. из-за расформирования спортивной организации некоторые действительные члены яхт-клуба просили исключить их из состава

²⁰⁸ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ соч. С. 13.

²⁰⁹ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 8.

яхтсменов. Подобное заявление написал 31 января 1916 г. капитан II-го ранга фон Гернет²¹⁰.

Вообще на момент закрытия Эстляндский Императорский яхт-клуб достигает своего максимального расцвета. Почетными членами спортивной организации являются следующие лица:

1. Его Императорское Высочество, великий князь Александр Михайлович;
2. Морской министр России, адмирал И.К. Григорович;
3. Вице-адмирал Н.Г. фон Шиллинг;
4. Генерал-адъютант, адмирал Н.Н. Чихачев;
5. Контр-адмирал В.Е. Вилькин;
6. Контр-адмирал свиты Его Императорского Величества, граф А.Ф. Гейден;
7. Эстляндский губернатор, генерал-майор И.В. Коростовец;
8. Действительный статский советник, инженер В.Л. Румель²¹¹.

Полный список действительных членов Эстляндского императорского яхт-клуба к 1917 г. достигал 216 человек. Среди них можно было встретить людей самого разного социального происхождения и рода занятий:

1. Профессор Нью-Йоркского университета;
2. Дворянин;
3. Помещик;
4. Потомственный дворянин;
5. Камергер;
6. Финляндский сенатор;
7. Купец I-ой гильдии;
8. Купец II-ой гильдии;
9. Доктор медицины;

²¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 417. Ф. 2. Д. 2253. Л. 1.

²¹¹ Там же. Л. 2.

10. Преподаватель императорского университета;
11. Инженер;
12. Барон;
13. Граф;
14. Почетный консул датский, шведский и португальский;
15. Итальянский консул;
16. Потомственный почетный гражданин;
17. Владелец завода;
18. Пастор;
19. Зубной врач;
20. Доцент императорского университета;
21. Биржевой маклер;
22. Командир пехотной дивизии;
23. Кандидат химии;
24. Директор коммерческого банка;
25. Начальник торгового порта;
26. Бухгалтер;
27. Приказчик;
28. Кассир банка;
29. Командир торгового парохода;
30. Коммерческий агент;
31. Георгиевский кавалер;
32. Преподаватель гимназии;
33. Офицер Российского Императорского флота;
34. Председатель Ревельского биржевого комитета;
35. Присяжный поверенный, т.е. адвокат;
36. Архитектор;
37. Директор каменноугольных копий;
38. Доверенный транспортной конторы;
39. Директор работ Ревельского порта;

40. Управляющий имением;
41. Арендатор имения;
42. Начальник коммерческого порта города Ревеля;
43. Директор завода «Проводник»;
44. Командир ледокола «Ермак»;
45. Распорядитель Русско-Балтийского спасательного общества;
46. Директор электрического завода;
47. Командир крейсера;
48. Доверенный банка;
49. Техник-инженер;
50. Домовладелец;
51. Судебный следователь;
52. Доверенный фирмы;
53. Владелец судостроительного завода;
54. Студент;
55. Приказчик экспортной конторы;
56. Вице-консул Великобритании;
57. Член биржевого комитета;
58. Капитан I-го ранга;
59. Директор акционерного общества «А.М. Лютер»;
60. Заведующий отделением акционерного общества «Гергарт и Гей»;
61. Германский консул;
62. Голландский консул;
63. Таможенник;
64. Лейтенант флота;
65. Преподаватель Ревельского реального Петровского училища;
66. Капитан дальнего плавания;
67. Австрийский консул;
68. Директор Московского коммерческого училища;

- 69. Полковник;
- 70. Генерал-майор;
- 71. Ювелир²¹².

Отдельно необходимо отметить среди действительных членов Эстляндского императорского яхт-клуба представителей иностранного дипломатического корпуса:

1. Эрик Гальнбет одновременно занимавший дипломатические должности:
 - Почетный консул Датского королевства;
 - Почетный консул Шведского королевства;
 - Почетный консул Португальского королевства.
2. Георгий Шель – консул Итальянского королевства²¹³;
3. Вильям Жирард – вице-консул Великобритании²¹⁴;
4. Артур Кох – голландский консул;
5. Гуго Розе – консульский секретарь;
6. Христиан Лютер – австрийский консул;
7. Николай Кох – германский консул²¹⁵.

В члены правления Эстляндского Императорского яхт-клуба в годы Первой мировой войны входили:

Командор – светлейший князь Г.П. Волконский, егермейстер Двора Его Императорского Величества;

Вице-командор – потомственный почетный гражданин И.Э. Фаль. Вице-командора приняли в русское подданство непосредственно перед Первой мировой войной;

Члены технического комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба были представлены следующими лицами:

²¹² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Лл. 54 – 56об.

²¹³ Там же. Л. 56.

²¹⁴ Там же. Л. 55..

²¹⁵ Там же. Л. 55об.

Капитан I-го ранга в отставке Э.К. Фельман;
 Вице-консул Великобритании В.Э.Жирард;
 Статский советник Э.О. фон Валь;
 В.Ф. фон Штакельберг;
 Инженер Э.Э. фон Лангезен;
 Доверенный акционерного общества Г.К. Таубе;
 Доверенный акционерного общества Е.Р. Нейберг;
 Доверенный акционерного общества К.Т. Теннисон;
 Надворный советник П.П. Маркенсон.

В члены хозяйственного комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба входили:

Секретарь Э.А. Форсман;
 Казначей Э.А. Форсман;
 Германский подданный Г.Г. Зандберг;
 В.Г. Шмидт²¹⁶.

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. В результате убытки Эстляндского яхт-клуба составили денежную сумму в размере 505 руб.²¹⁷ Впоследствии все убытки от пожара были возмещены страховым российским обществом²¹⁸.

Ко времени начала Первой мировой войны инфраструктура Эстляндского Императорского яхт-клуба достигает своего максимального развития. Яхт-клуб пользуется покровительством высшей власти Российской Империи. Об этом свидетельствует присвоение ему в 1913 г.

²¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 53.

²¹⁷ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 7.

²¹⁸ РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 34.

статуса «Императорского». Одновременно яхт-клуб поздравляют адмиралы, руководители прибалтийских губерний и даже император Николай II телеграммой о своем высочайшем благоволении.

В структуре яхт-клуба находятся несколько зданий, гаваней, отдельно активно работает гапсальское отделение Эстляндского Императорского яхт-клуба. Действительные члены яхт-клуба ежегодно вносят в кассу организации солидные денежные суммы. Нельзя не учитывать и благотворительных пожертвований со стороны покровителей и почетных членов спортивного общества.

Сложившаяся благоприятная ситуация кардинально меняется с началом Первой мировой войны. Некоторые действительные члены яхт-клуба уходят сражаться с германцами на действующие фронты и флоты, другие члены организации в экономических условиях России, находящейся в войне, перестают поддерживать спортивное общество финансами. Сокращаются доходы Эстляндского Императорского яхт-клуба, намного реже собирается комитет яхт-клуба, не функционирует общее собрание действительных членов и не проводятся соревнования по водному спорту.

При приближении линии фронта к городу Ревель происходит передача части судов и яхт военно-морскому командованию. Другие частные суда эвакуируются из Ревеля, а Эстляндский Императорский яхт-клуб после вывоза архива и ценных призов, прекращает свое существование.

2.2 Общественная деятельность членов Эстляндского Императорского яхт-клуба

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. В то же время, многие представители спортивного общества ушли воевать на действующие фронты и флоты. Среди них необходимо выделить:

Командора Эстляндского Императорского яхт-клуба, светлейший князь Г.П.Волконский;

Вице-командора Эстляндского Императорского яхт-клуба, капитан I-го ранга Р.К. Фельмана²¹⁹.

В результате того, что руководство Эстляндского яхт-клуба ушло в действующую армию и флот, выборы должностных лиц спортивной организации были временно приостановлены.

Несмотря на это в 1914 г. в яхт-клубе состоялся целый ряд важных общественных мероприятий:

В январе 1914 г. Эстляндский Императорский яхт-клуб получил в дар от Морского министерства России драгоценный приз-бокал;

4 мая 1914 г. в торжественной обстановке состоялся подъем флага Эстляндского Императорского яхт-клуба. Подобное мероприятие означало открытие летней спортивной кампании. На подъеме флага присутствовали:

²¹⁹ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 3.

1. Командир Ревельского порта, контр-адмирал П.Я. Любимов;
2. Вице-губернатор Эстляндской губернии А.А. Евреинов²²⁰.

1 июня 1914 г. после офицерской гонки для катеров артиллеристского отряда Балтийского флота состоялся торжественный обед, на котором присутствовали следующие должностные лица:

1. Командующий флотом Балтийского моря, почетный член Эстляндского Императорского яхт-клуба, адмирал Н.О. фон Эссен: (См.: Приложение № 23)
2. Начальник штаба флота Балтийского моря, контр-адмирал Л. Б. Кербер²²¹: (См.: Приложение № 24)

После окончания торжественного обеда, победителям офицерской гонки раздали серебряные призы, а нижним чинам, участвовавшим в ней – денежные суммы.

В июне 1914 г. в Ревельский порт пришла британская эскадра, офицеры которой неоднократно посещали Эстляндский Императорский яхт-клуб и участвовали в его торжественных мероприятиях;

23 июня 1914 г. члены яхт-клуба провели экскурсию на предоставленном для этой цели иностранным консулом Э. Гальбеком пароходе «Балтония». По возвращении с экскурсии с главным зданием клуба состоялся танцевальный вечер, на котором присутствовало около 200 человек. Среди них необходимо отметить:

1. Командующего флотом Балтийского моря, почетного члена Эстляндского Императорского яхт-клуба, адмирала Н.О. фон Эссен;
2. Дочь адмирала Н. О. фон Эссена;

²²⁰ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 4.

²²¹ Там же. С. 5.

3. Офицеров штаба Балтийского флота²²².

Отдельным направлением деятельности комитета яхт-клуба в 1914 г. становится исключение из его состава иностранных подданных противоборствующих с Россией в Первой мировой войне держав. Одновременно с исключением из личного состава происходит и конфискация частных судов иностранных подданных. В этой связи необходимо выделить следующие события:

15 августа 1914 г. состоялось постановление комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба об исключении из числа действительных членов спортивной организации подданных воюющих с Россией держав, о чем было объявлено в специальном циркуляре;

5 сентября 1914 г. от отдела торгового мореплавания Российской Империи получено специальное распоряжение с предложением принять меры по исключению из действительных членов Эстляндского яхт-клуба лиц, состоящих в германском и австрийском подданстве. Однако представители комитета спортивного общества ответили, что подобные действия они осуществили еще 15 августа 1914 г.;

30 ноября 1914 г. комитетом Эстляндского Императорского яхт-клуба было получено уведомление о последовавшем 19 ноября того же года Высочайшем повелении об исключении из состава спортивного общества подданных воюющих с Россией держав²²³. Естественно, комитет яхт-клуба ответил, что уже осуществил исключение германских и австрийских подданных из своих рядов.

Получается, что руководство Эстляндского Императорского яхт-клуба следило за проводимой российским правительством политикой и старалось своевременно соответствовать требованиям, продиктованным реальностью, сложившейся в период Первой мировой войны.

²²² Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 6.

²²³ Там же. С. 7.

Вообще, реквизиция судов иностранных подданных в России во время Первой мировой войны была достаточно распространенным явлением. Например, 6 апреля 1915 г. заведующий 4-й дистанции Петроградской речной полиции подал список судов австрийских и германских подданных, маломерные плавсредства которых были впоследствии конфискованы:²²⁴ (См.: Таблица № 18)

Таблица № 18
Суда австрийских и германских подданных,
конфискованные Петроградской
речной полицией
в апреле 1915 г.

| Тип и название судна | Иностранный подданный, владеющий маломерным судном | Место конфискации маломерного судна |
|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| Паровая яхта Ариадна 3 | Г.Г. Виттеборн | Императорский речной яхт-клуб |
| Паровой моторный тузик | Г.Г. Виттеборн | Императорский речной яхт-клуб |
| Паровая яхта «Пингвин» | Э.Э. Фишер | Императорский речной яхт-клуб |
| Яхта «Утенок» | Р.М. Арнд | Невский яхт-клуб |
| Прогулочная гребная шлюпка «Мария» | Г.Г. Рейс | Невский яхт-клуб |
| Прогулочная гребная | А.К. Зигель | Невский яхт-клуб |

²²⁴ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Лл. 3 – 3об.

| | | |
|---|-------------------|---|
| шлюпка «Рот-Кап» | | |
| Моторный катер «Нырок» | Ф.Ф. Шваб | Невский яхт-клуб |
| Яхта «Розмери» | Э.Ф. Дрегмеллер | Петровский яхт-клуб |
| Яхта «Эльза» | Р. Кутцнер | Петровский яхт-клуб |
| Моторный катер «Фен» | А.К. Лемемерих | д. № 22 по Набережной ул. в Новой деревне |
| Гребной тузик из красного дерева | А.К. Лемемерих | д. № 22 по Набережной ул. в Новой деревне |
| Байдарка «Аппани» | К.К. Неандер | из сарая по Белосельскому проспекту на Крестовском острове |
| Моторный катер «Илло» | Р.К. Шмитд | Петроградский парусный клуб |
| Паровая парусная яхта «Мэри-Валери» | А.Р. Лаутц | Петроградский парусный клуб |
| Одна парная двойка Скиф с аутригерами (Выносная опора маломерного судна – Авт.) | П.Г. Бауермейстер | Петроградское гребное общество |
| Одна одиночка Скиф с аутригерами | П.Г. Бауермейстер | Петроградское гребное общество |
| Яхта «Волна» | Э.Э. Рупрехт | Студенческий яхт-клуб |
| Парусная яхта | Р.Ф. Горн | Петровский яхт-клуб |

| | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|--|
| «Эсперанто» | | |
| Парусная яхта «Кристалл» | С.А. Дуда | Петровский яхт-клуб |
| Моторная лодка «Раек» | П. Горней | Сарай Тюлевой фабрики |
| Моторная лодка без названия | И. Рольф | д. № 7 по Черной речке |
| Моторная лодка без названия | Г. Вельке | д. № 22 по Набережной ул. в Новой деревне |
| Моторная лодка «Молния» | Акционерное общество Губо-Скиннес | Пристань 2-ой дистанции речной полиции |

Конфискованные суда иностранных владельцев были востребованы военными и правительственными структурами. Так, 6 апреля 1915 г. начальник бригады подводных лодок Балтийского флота просил у Петроградской портовой конторы два моторных катера для собственных целей²²⁵.

В свою очередь, 8 апреля 1915 г. комендант крепости Перемышль, находящейся на Юго-Восточном фронте, тоже подал заявку на две моторных лодки, т.к. хотел использовать их в качестве разъездных шаланд для водолазов, работавших на р. Сан²²⁶.

Одновременно заведующий гардемаринскими классами в Петрограде получил из конфискованных у иностранных подданных судов для обучения личного состава на летнюю кампанию 1915 г. три парусные яхты и две моторные лодки²²⁷.

²²⁵ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Л. 5.

²²⁶ Там же. Л. 7.

²²⁷ Там же. Л. 9.

В итоге командующему гардемаринскими классами в Петрограде достались следующие конфискованные суда:

- Яхта «Пингвин»;
- Яхта «Эльза»;
- Безымянная яхта;
- Моторная лодка № 2;
- Моторная лодка № 3.

Все упомянутые маломерные плавсредства принадлежали ранее германским и австрийским подданным²²⁸.

В августе 1915 г. начальник штаба Кронштадской крепости тоже просил для нужд своего подразделения у командования Балтийского флота две конфискованные яхты типа «Пингвин»: два маломерных судна были необходимы личному составу роты морской крепостной артиллерии²²⁹.

Некоторые частные владельцы судов смогли опротестовать решение российских властей о конфискации.

Весьма характерен пример финского агронома ОнниПалакангаса, который в апреле 1915 г. направил прошение управляющему Петроградской речной полицией о незаконной конфискации у него яхты «Эсперанто». Данное прошение было рассмотрено и удовлетворено властями²³⁰.

Позже в 1915 г. был уточнен список судов, принадлежащих иностранным подданным, задержанных или конфискованных с начала Первой мировой войны. В него добавились следующие маломерные плавучие средства:

1. Моторная лодка «Нимсе»;
2. Яхта «Ревизор»;
3. Двухвесельная шлюпка без названия;
4. Моторный катер «Мы здесь»;

²²⁸ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Л. 21.

²²⁹ Там же. Л. 44.

²³⁰ Там же. Л. 18.

5. Моторный катер «Петр»;
6. моторный катер «Салана»;
7. Моторный катер «Додди»;
8. Моторный катер «Сандра»²³¹.

15 сентября 1915 г. командование Балтийского флота попросило Петровский яхт-клуб составить подробную справку на иностранных владельцев катеров²³².

В ответ командор Петровского яхт-клуба предоставил список маломерных моторных судов с именами российских и иностранных владельцев²³³: (См.: Таблицу № 19)

Таблица № 19
Список маломерных судов Петровского
яхт-клуба с именами российских
и иностранных
владельцев в 1915 г.

| Название маломерного судна | Владелец маломерного судна | Адрес владельца маломерного судна |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Катер «Опыт» | Петровский яхт-клуб | Петровский яхт-клуб |
| Катер без названия | Западно-русское пароходство | пер. Фонарный, д. 1 |
| Катер «Эрна» | Базили | Действующая армия |
| Катер | Борман | ул. Казанская, д. 36, кв. |

²³¹РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Л. 72об.

²³² Там же. Л. 55.

²³³ Там же. Л. 2.

| | | |
|-----------------------|------------|---|
| «Хедвеа» | | 5 |
| Катер без названия | Васильева | Неизвестен |
| Катер «Дриада» | Ильвейс | ул. Сибирская, д. 45, кв. 29 |
| Катер без названия | Фукс | ул. Большая Зеленина, д. 22б, кв. 11 |
| Катер без названия | Заборский | Невский проспект, д. 112, кв. 12 |
| Катер без названия | Заборский | Невский проспект, д. 112., кв. 12 |
| Катер «Надежда» | Казаринова | Действующая армия |
| Катер без названия | Аврамова | ул.Казанская, д. 8, кв. 27 |
| Катер «Леди» | Паянень | Екатерининский канал, д. 60 |
| Катер без названия | Левенштейн | Невский проспект, д. 65 |
| Катер «Зорька» | Дегтярев | Неизвестен |

В июле 1915 г. командование Балтийского флота направило официальный запрос столичному приставу 3-го стана о возможности конфискации у Сестрорецкого парусного кружка яхты, принадлежавшей германскому подданному Гофеману²³⁴.

Впоследствии требуемый арест был осуществлен. Однако была конфискована не яхта, а ялик, владельцем которого являлся, как выяснилось

²³⁴ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Л. 36.

в ходе расследования, австрийский подданный Гофеман. Маломерное судно вытащили на берег и поместили на хранение под специальный навес²³⁵.

Одновременно для военных нужд транспортной флотилии Черного моря у российских и зарубежных владельцев в 1915 г. был конфискован ряд паровых и моторных катеров²³⁶: (См.: Таблица № 20)

Таблица № 20
Маломерные суда, конфискованные
для боевых нужд транспортной флотилии
Черного моря
в 1915 г.

| Название маломерного судна | Владелец маломерного судна | Порт приписки маломерного судна |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Катер без названия | Верфь Золотова | Петроград |
| Катер без названия | Верфь Золотова | Петроград |
| Катер «Jvanchoe» | Jardo | Выборг |
| Катер без названия | Jardo | Выборг |
| Катер «Jorta» | г. Гнязев | Выборг |
| Катер без названия | Графиня Шуангельберг | Выборг |

²³⁵ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Л. 39.

²³⁶ Там же. Лл. 133об – 134.

Получается, что в 1915 г. арест был наложен на целый ряд судов, находящихся на пристанях и стоянках в столичных аристократических яхт-клубах и содержащихся по частным адресам, принадлежащих австрийским и германским подданным²³⁷: (См.: Таблицу № 21)

Таблица № 21
Список судов австрийских
и германских подданных, конфискованных
в течении 1915 г.

| Тип судна | Название судна | Владельцы судна |
|-------------------------------|----------------|------------------------------|
| Яхта | «Ариадна 3» | Густав Густович Виттеборн |
| Моторный тузик | Без названия | Густав Густович Виттеборн |
| Яхта | «Пингвин» | Эрнест Эрнестович Фишер |
| Буер | «Соня» | Эрнест Эрнестович Фишер |
| Яхта | «Утенок» | Рейнгольд Мартинович Ард |
| Прогулочная гребная шлюпка | «Мария» | Герман Германович Рейс |
| Прогулочная гребная шлюпка | «Рот-Кап» | Адам Карпович Зигель |
| Буер | «Американец» | Андрей Тихонович Трек |

²³⁷ РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 14. Д. 304. Лл. 141 – 142.

| | | |
|-------------------|---------------|---|
| Моторный катер | «Нырок» | Федор Федорович Шваб, Станислав Юрьевич Корсак, Владимир Антонович Стульчинский |
| Яхта | «Розмэри» | Эрнес Федорович Дрегмеллер, Роман Романович Грубе |
| Моторный катер | «Илло» | Роберт Карлович Шмитд |
| Парусная яхта | «Мэри-Валери» | Альфред РичардовичЛаупс |
| Парная двойка | Скиф | Павел ГустовичБуермейстер |
| Одиночка | Скиф | Павел ГустовичБуермейстер |
| Парусная яхта | «Эсперанто» | Роберт Фернандович Горн, ОнниПалакангаса |
| Парусная яхта | «Кристалл» | Стефан Андреевич Дуда |
| Парусная яхта | «Волна» | Федор Федорович Ион, Эрнест Эрнестович Рупрехт |
| Моторная лодка | Без названия | Густав-Альфред Вельке |
| Моторная лодка | Без названия | Пауль Карлович Горней |
| Моторная | Без названия | ЁганесРольф |

| | | |
|----------------|----------|-------------------------------------|
| лодка | | |
| Моторный катер | «Молния» | Акционерное общество Гуго-Стинес |

Можно сделать вывод, что комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба своевременно реагировал на изменения внутренней политики по отношению к российским водным спортивным обществам, связанные с Первой мировой войной.

Естественно, боевые действия затронули внутреннюю жизнь яхт-клуба. В ходе Первой мировой войны на действующих флотах и фронтах погибли следующие участники яхт-клуба:

Почетный член Эстляндского Императорского яхт-клуба, командующий морскими силами Балтийского моря, адмирал О.Н. фон Эссен;

Действительный член Эстляндского Императорского яхт-клуба, штабс-капитан Ф. М. Дирш;

Действительный член Эстляндского Императорского яхт-клуба, поручик Э.А. Розенталь;

Действительный член Эстляндского Императорского яхт-клуба, прапорщик В. фон Шиллинг.

На торжественных похоронах адмирала О.Н. фон Эссена в Петрограде присутствовал член комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба Э.О. фон Валь²³⁸.

В мае 1915 г. комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба получил в подарок от Российского Главного Морского штаба бронзовый плакет (памятная декоративная медаль в форме многоугольника – Авт.) в

²³⁸ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 2.

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 руб²³⁹ на военные нужды российских армии и флота²⁴⁰.

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.²⁴¹

17 августа 1916 г. комендант морской крепости имени Императора Петра Великого направил на имя командующего флотом Балтийского моря рапорт следующего содержания:

«...Ко мне начинают поступать пожертвования на увековечивание памяти чинов флота, погибших при исполнении своего служебного долга в настоящую войну в Балтийском море, причем жертвователи указывают на желательность для сего построить в Ревеле памятник, или часовню, или храм-памятник.

... Полагая, что в настоящее время, по свежей памяти подвигов погибших чинов флота, было бы вполне целесообразно объявить Всероссийскую подписку на сооружение в Ревеле на берегу моря храма-памятника, довожу о сем Вашему Высокопревосходительству испрашивая, ежели Вы признаете это своевременным, исходотайствования Высочайшего

²³⁹ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 7.

²⁴⁰ РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 34.

²⁴¹ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. Указ. соч. С. 3.

соизволения на такую подписку и на образование распорядительного комитета для заведования делами сбора пожертвований и постройки.

Председательствование в означенном комитете я мог бы принять на себя (если не будет назначено другое лицо), как старший начальник в крепости и притом знакомый по постройке крепости со строительным делом, условиями производства работ и рынком и имеющий под своим начальством соответствующий технический персонал, содействие которого может быть полезно при этом деле»²⁴².

В результате этого донесения Морское министерство обратилось к императору Николаю II за следующим разрешением:

На открытие повсеместной в Российской Империи подписки для сбора добровольных пожертвований на сооружение в городе Ревель храма-памятника или часовни погибшим во время Первой мировой войны морякам Балтийского флота;

На учреждение распорядительного комитета для заведования делами по сбору пожертвований и постройки храма-памятника или часовни военным морякам Балтийского флота в городе Ревель²⁴³.

При этом 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»²⁴⁴.

Несмотря на активную общественную деятельность, у Эстляндского Императорского яхт-клуба возникает целый ряд проблем с российской контрразведкой и жандармерией, связанных с германским происхождением многих действительных членов яхт-клуба.

²⁴² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2255. Лл. 2 – 2 об.

²⁴³ Там же. Л. 3.

²⁴⁴ Там же. Л. 5.

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. По поводу данного инцидента комитет Эстляндского яхт-клуба принял следующую резолюцию:

1. Деятельность клуба с момента его основания и всего 25-летнего существования была направлена исключительно на развитие отечественного военно-морского дела в пределах Эстляндской губернии. Для этого использовались следующие мероприятия и средства:

Парусные гонки;

Гребные гонки;

Курсы по навигации;

Курсы по военно-морскому делу для молодежи.

2. За свое многолетнее существование Эстляндский Императорский яхт-клуб неоднократно отмечался высшей российской государственной властью:

В 1910 г. Эстляндскому морскому яхт-клубу пожаловали приз имени императора Петра Великого;

В 1913 г. яхт-клуб получил право именоваться «Императорским»;

Периодически Эстляндский Императорский яхт-клуб получал призы Морского министерства России;

Периодически спортивное общество удостоивалось призов артиллеристского отряда Балтийского флота;

Периодически Эстляндский яхт-клуб получал призы отдельных судов Балтийского флота;

В 1915 г. Эстляндский Императорский яхт-клуб получил памятную плакету(памятная дощечка или декоративная медаль – Авт.) в честь Гангутской победы в 1714 г.

3. За период деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба произошло существенное сближение его действительных членов с командованием и офицерским составом Балтийского флота. Многие адмиралы и офицеры флота посещали заседания яхт-клуба вместе со своими семьями.
4. Во время текущей войны спортивная деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба была практически прекращена: не проводились собрания действительных членов, сократились заседания комитета яхт-клуба, практически не велась официальная переписка, все распоряжения касались только управления имуществом.
5. В связи с чрезвычайной военной ситуацией в стране комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба предпринял следующие организационные меры:

Комитет исключил из списка действительных членов яхт-клуба всех подданных держав, воюющих с Российской Империей с 15 августа 1914 г;

Комитет яхт-клуба организовал сбор пожертвований от членов спортивной организации на разные военные нужды;

Комитет яхт-клуба передал военным властям следующее имущество:

- a. Здание Эстляндского Императорского яхт-клуба;
- b. Моторный катер;

В завершение комитет Эстляндского императорского яхт-клуба выразил свое искреннее возмущение о том, что организацию, имеющую чисто спортивное назначение и никогда не занимавшуюся ни политическими, ни национальными вопросами, обвиняют в германофильских настроениях. Комитет выразил надежду, что российские компетентные органы сделают все необходимое для восстановления

доброе имени, чести и достоинства Эстляндского Императорского яхт-клуба²⁴⁵.

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-клуба²⁴⁶.

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 членах²⁴⁷.

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 войскам²⁴⁸. 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-клуба²⁴⁹.

Упомянутый процесс исключения офицеров флота из состава членов Эстляндского Императорского яхт-клуба начинается с распоряжения командующего Северным фронтом за номером 11643 от 9 декабря 1915 г. В этом документе рекомендуется закрыть в городе Ревель следующие общественные организации, замеченные в прогерманских настроениях их членов:

Ревельское благородное собрание;

²⁴⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Лл. 19 – 19об.

²⁴⁶ Там же. Л. 22.

²⁴⁷ Там же. Л. 23.

²⁴⁸ Там же. Л. 25.

²⁴⁹ Там же. Л. 27.

Ревельский немецкий клуб;

Клуб черноголовых.

Одновременно с этим объявлялись подозрительными и проповедующими узконациональные немецкие стремления следующие общественные организации:

Ревельское собрание гильдии Св. Канута;

Ревельское представительство Российского общества туристов.

После чего объявлялись на подозрении ревельские спортивные организации:

Эстляндский Императорский яхт-клуб;

Ревельский яхт-клуб;

Эстляндский лаун-теннисный клуб;

Контрразведка северного фронта отмечала, что, несмотря на наличие в его составе представителей высшей российской аристократии, в Эстляндский Императорский яхт-клуб входят также члены Клуба черноголовых вместе с участниками Ревельского благородного собрания. Если добавить к этому и членов Эстляндского лаун-теннис клуба, то большинство офицеров, занимающих командные должности в структуре Балтийского флота, состояли в данных подозрительных организациях.

При этом некоторые офицеры Балтийского флота умудрились одновременно быть членами следующих организаций:

Ревельского благородного собрания;

Российского общества туристов;

Эстляндского Императорского яхт-клуба;

Эстляндского лаун-теннис клуба²⁵⁰.

С точки зрения российской контрразведки, подобное положение вещей в ходе боевых действий призналось недопустимым. Закрытие немецких общественных организаций в Прибалтике вызвало сильный

²⁵⁰ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Лл. 41 – 42.

резонанс. Вскоре в разведывательный отдел Северного фронта поступило прошение от председателя совета старшин Ревельского благородного собрания:

«...Сего числа ревельским полицмейстером объявлено нам распоряжение высшего военного начальства о том, что немецкие клубы в городе Ревель, в том числе и Ревельское благородное собрание, должны быть закрыты.

Подчинившись этому распоряжению, мы, нижеподписавшиеся старшины Ревельского благородного собрания, однако, полагаем, что распоряжение это неправильно распространено на Ревельское благородное собрание.

Прилагая при сем список членов, имеем честь сообщить, что, за исключением четырех членов гражданского сословия, все остальные члены принадлежат к российскому дворянству: согласно статье 19 второго тома местных узаконений к Эстляндскому дворянскому обществу могут принадлежать исключительно русские дворяне.

Из общего числа 317 членов 62 находятся на действительной военной службе в рядах армии.

Считаем долгом доложить, что с самого начала войны Ревельское благородное собрание предоставило свое большое и роскошное помещение безвозмездно в пользование Российского Красного Креста, где и ныне находится лазарет. Собрание истратило немало денег на оборудование помещения для надобности лазарета, а само приютилось в другом доме в значительно меньшем помещении.

Многие из членов собрания проживают в уездах, и они ныне, ввиду закрытия клуба, поставлены в затруднительное положение, когда по делам приезжают в Ревель.

Вследствие изложенного и так как никогда никаких отступлений от действующих правил допущено не было, имеем честь покорнейше просить Ваше Превосходительство об отмене распоряжения

ревельского полицмейстера о закрытии Ревельского благородного собрания как меры, очевидно основанной на недоразумении²⁵¹.»

26 апреля 1916 г. командующий Северного фронта возложил решение проблемы выхода чинов флота из состава Эстляндского Императорского яхт-клуба на руководителей Балтийского флота²⁵².

После чего, 30 апреля 1916 г. руководство Балтийского флота принимает решение о временном выходе своих офицеров из действительных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба. При этом отмечается, что участники спортивной организации высказывали свое сочувственное отношение к Германии²⁵³.

5 июня 1916 г. начальник жандармского Эстляндского управления составляет аналитическую записку о деятельности Эстляндского Императорского яхт-клуба в период Первой мировой войны.

В ней он отмечает, что возникновение парусного спорта в Западной Европе относится к довольно давнему времени. По примеру Англии и Франции, где этот спорт совершенствовался на протяжении столетий, увлечение яхтами перешло в Германию, Финляндию, а затем и в Россию. Основание морского яхт-клуба, носящего в данное время наименование «Императорский» относится к 1888 г.

При создании нового спортивного общества местное прибалтийское дворянство по понятным причинам тяготело к Германии. Более того, оно практически не рассматривало новинки парусного спорта, исходившие из Англии и Франции.

Такой подход был обусловлен духовным единением прибалтийских немцев со своими национальными корнями. Эстляндские немецкие дворяне часто посещали родственную им по происхождению и духу Германию и, гордясь своими связями с германскими аристократическими дворянскими

²⁵¹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Лл. 44 – 44об.

²⁵² Там же. Л. 45об.

²⁵³ Там же. Л. 48.

родами, всегда старались следовать всем модным увлечениям представителей своего круга.

Жандармский полковник упоминает, что во время франко-прусской войны 1870 – 1871 гг. боевые возможности прусского флота были ничтожны. После одержанной победы над французами германский император начинает строить мощный боевой флот. Одним из способов подготовки кадров для военно-морского флота становится водный спорт. Причем высшие германские аристократические круги активно пропагандируют увлечение яхтами и гребными гонками.

В результате участие в каком-либо яхт-клубе считалось для германских придворных кругов с начала XX в. признаком престижа и хорошего тона. Отсюда водный спорт всячески поощрялся и поддерживался в Германии.

Германские яхты вскоре смогли конкурировать на международных соревнованиях с английскими и американскими судами. Ярким примером стали германские императорские яхты «Метеор» и «Ундина».

С начала XXв. к международным соревнованиям привлекают следующих представителей Рижского и Эстляндского яхт-клуба:

В. Жирард;

Э. фон Лангезен

И.Э. Фаль²⁵⁴.

При этом представители прибалтийского дворянства постоянно приглашались на торжественные банкеты, устраиваемые принимающей стороной, и часто общались с представителями германских правящих кругов. Например, известны факты беседы знаменитого германского флотоводца А.Ф. фон Тирпица с И.Э. Фалем и В. Жираром: (См.: Приложение № 25)

²⁵⁴ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 49об.

Приблизительно с 1905 г. в Ревеле и прибалтийском крае формируются немецкие организации, использовавшие для германизации яхт-клубы. В яхт-клубе состояло несколько членов «Флоттенферейна» или флотского союза германских бюргеров, которые, не принадлежав к дворянскому сословию, сочувствовали немецким националистическим настроениям.

Другим источником германской националистической пропаганды для членов Эстляндского Императорского яхт-клуба становятся закрытые дворянские общества. Из членов Эстляндского Императорского яхт-клуба в подобных общественных организациях состояли богатые коммерсанты с немецкими национальными корнями:

О. Броссе;

А. Гальдбек;

И.Э. Фаль;

Р. Фелькман;

Г. Таубе;

С. Нейберг;

П. Маркинсон;

Э. Теннисон;

Г. Сандберг;

В. Шмидт;

Г. Матвей;

Э. Форсман;

И. Э. Шпорлегер.

При этом все обозначенные богатые коммерсанты не допускали в свою среду лишних людей.

Отдельную роль в распространении немецких настроений играл так называемый аристократический Клуб черноголовых. В то же время, необходимо отметить и участников Ревельского яхт-клуба, известных своими прогерманскими взглядами:

Г. Бадендик;
В. Шнейгер;
А. Шенк;
И. Аберг;
Г. Шуберт²⁵⁵.

Значительное влияние оказывало на прогерманские настроения Эстляндского Императорского яхт-клуба Ревельское благородное собрание. Начальник жандармского управления предполагал, что члены яхт-клуба, входившие в «Флоттенферейн», могли поставлять сведения о российском военно-морском флоте адмиралу А.Ф. фон Тирпицу.

Важной вехой в прогерманских настроениях членов Эстляндского Императорского яхт-клуба считалась смерть в 1912 г. командора спортивного общества Р. фон Гернета. Дело в том, что сменивший его на этом посту светлейший князь и егермейстер Двора Его Императорского Величества Г.П. Волконский имел известность в российских аристократических кругах как поклонник германского образа жизни. Новый командор яхт-клуба добился присвоения своему спортивному обществу имени «Императорский».

В результате чего в Эстляндский императорский яхт-клуб начали принимать российских дворян, имевших поместья в Прибалтийском крае и поддерживавших дружественные отношения с местным прогерманским сообществом. Довольно ярким представителем подобной категории людей был сам светлейший князь Г.П. Волконский, владелец «рыцарского имения», дающего ему право голоса в дворянском ландтаге, включенный в списки эстляндского дворянства.

Нельзя не отметить, что командорство Г.П. Волконского носило исключительно представительский и почетный характер. Всеми делами клуба распоряжался ряд лиц:

²⁵⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 50.

Э. Форсман;

В. Жирард;

И.Э. Фаль²⁵⁶.

В итоге в яхт-клубе существенно оживляется деятельность «Флоттенферейна». После начала Первой мировой войны деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба приобрела еще менее публичный характер. Комитет спортивной организации решал только хозяйственные вопросы, а общее собрание фактически не созывалось.

При этом к деятельности яхт-клуба был допущен В.Ф. фон Штакельберг, известный еще до войны своими прогерманскими высказываниями на официальных спортивных мероприятиях. Как известно, В.Ф. фон Штакельберг состоял в «Флоттеферейне» и считал, что в Прибалтике должны проживать только коренные немцы.

Ситуация осложнялась тем, что вплоть до 1914 г. действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба на своих частных судах могли совершать дальние походы в германские порты и сообщать информацию представителям разведки будущего противника.

Настораживал и факт поступления в 1914 г. в кассу «Флоттенферейна» значительных денежных сумм от представителей германского сообщества. К тому же несколько активных членов данной пронемецкой общественной организации были высланы из города Ревель. Подозрительными считались и денежные сборы, проводимые аристократическим Клубом черноголовых.

Более того, капитан I-го ранга Р. К. Фельман, бывший командир ледокола «Ермак», открыто позволял себе антивоенные и антиправительственные высказывания²⁵⁷.

²⁵⁶ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 50об.

²⁵⁷ Там же. Л. 51.

Обращал на себя внимание и торжественный прием, который представители Эстляндского Императорского яхт-клуба в 1913 г. организовали немецким яхтсменам:

Фон Шилингу;

Фон Ягову;

Фон Йогцерну;

При этом вышеназванные немецкие спортсмены общались с рядом членов «Флоттенферейна». Выступавший на этом празднике с речью Г.Бергер закончил свое приветствие следующими словами:

«...Остается пожелать, чтобы дорогие гости не принуждены были каждый раз совершать такой длинный путь, как ныне. В сущности, Балтийское море – немецкое море. Пожелаем, чтобы, как во времена Ганзейского союза, наши суда каждую гавань на этом море могли бы назвать своей²⁵⁸».

При этом многие члены Эстляндского Императорского яхт-клуба пожертвовали значительные суммы на развитие германского коммерческого училища пароходства.

Эстляндское жандармское управление пришло к выводу, что общественные организации, подобные Клубу черноголовых, пользуясь членством в Эстляндском Императорском яхт-клубе, активно распространяли прогерманские взгляды. При проверке списка членов яхт-клуба выяснилось, что из 217 участников общественной организации:

13 германских подданных;

151 состоит в различных прогерманских общественных организациях;

16 проходили службу в германском флотском союзе;

Более того, некоторые действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба были высланы из города Ревель за откровенно шпионскую деятельность.

²⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 52.

Нельзя сказать, что подозрения жандармов не имели под собой аргументированных оснований. Однако во время Первой мировой войны в Российской Империи реально наблюдались общественные настроения населения, связанные со шпиономанией. Среди поддерживающих подобную точку зрения центральное место занимали обычно прибалтийские дворяне с немецкими национальными корнями.

Из-за профессиональной деятельности жандармов и контрразведки, связанной с Эстляндским Императорским яхт-клубом, 9 июня 1916 г. комендант морской крепости имени Петра Великого в городе Ревель дал командующему Балтийским флотом следующее пояснение в рапорте:

«...При сем предоставляю Вашему Высокопревосходительству письмо на мое имя от начальника Главного Морского штаба и отзыв по этому поводу начальника Эстляндского губернского жандармского управления, так как дело это имеет отношение к чинам как Морского ведомства, так и действующего флота (циркулярное распоряжение штаба командующего флотом от 13 января 1916 года № 58 / об.).

...Никаких правительственных распоряжений о закрытии Эстляндского Императорского яхт-клуба не издавалось.

... Клуб не закрыт, а следовательно действует, только действия его в настоящее время ограничены в отношении парусного спорта, вследствие воспрещения плавания яхт по случаю военного времени.

... По докладу постановление военной власти о закрытии ревельской гавани для плавания всяких частных судов, последнее общее собрание яхт-клуба, состоявшееся в конце 1915 г., сделало вследствие этого некоторые хозяйственные распоряжения и постановило ожидать открытия гавани.

...Ни в чем ином деятельность клуба пока не прекратилась. Хотя общих собраний в последнее время не было, но внутренняя деятельность продолжается и возможность частных собраний не исключается»²⁵⁹.

²⁵⁹ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 59.

Через два дня, 17 июня 1916 г., командир посыльного судна «Кречет» в деловой переписке сообщил командующему флотом Балтийского моря следующие сведения:

«Милостивый государь
Константин Васильевич.

Препровождая Вашему Превосходительству настоящую переписку, уведомляю, что до сего времени никаких распоряжений о закрытии яхт-клуба не делалось, а прекращено только действие гавани и плавание судов и, таким образом, собрание членов яхт-клуба могут происходить беспрепятственно.

Прошу принять уверения в совершенном моем почтении и таковой же преданности»²⁶⁰.

В начале XXв. происходит существенное расширение общественной жизни Эстляндского Императорского яхт-клуба. Получив новый государственный статус, спортивное общество активно участвует в международных мероприятиях. Яхтсмены получают разрешения на дальние заграничные плавания и завязывают разнообразные международные контакты. В Ревельскую гавань яхт-клуба заходят частные суда иностранных подданных.

Усиливается роль Эстляндского Императорского яхт-клуба и внутри России. Прежде всего, это находит отражение в привлечении для общественных мероприятий представителей адмиральского и офицерского корпуса Балтийского флота и местных гражданских чиновников, управляющих российской Прибалтикой.

²⁶⁰ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2253. Л. 60.

Серьезные коррективы в общественную жизнь Эстляндского Императорского яхт-клуба вносит начавшаяся Первая мировая война. Она приводит к существенному сокращению количества спортивных соревнований, а потом и к их отмене в связи с военной обстановкой на фронте. Одновременно не проводятся общие собрания спортивной организации, а комитет яхт-клуба решает исключительно хозяйственные вопросы.

Единственной активной структурой Эстляндского Императорского яхт-клуба в то время остается Гапсальская гавань, где готовят будущих молодых спортсменов. Очевидно, с данным отделением Эстляндского яхт-клуба и связана его общественная жизнь в период Первой мировой войны. Несмотря на отсутствие общественных мероприятий, комитет Эстляндского яхт-клуба принимает посильное участие в укреплении обороноспособности Российской Империи.

Целый ряд почетных и действительных членов клуба уходит сражаться на действующие фронты и флоты Первой мировой войны. Во время боевых действий погибает несколько видных энтузиастов российского водного спорта, воспитанных Эстляндским Императорским яхт-клубом, о чем комитет яхт-клуба сообщил в своих ежегодных отчетах, относящихся к 1914–1915 гг.

При осложнении обстановки в российской Прибалтике, связанной с германским наступлением, комитет спортивного общества передает в безвозмездное пользование военно-морской администрации порта Ревель основное здание Эстляндского Императорского яхт-клуба и ряд принадлежащих ему маломерных плавучих средств. Занимались почетные и действительные члены яхт-клуба и организацией госпиталей и лазаретов в городе Ревель.

Более того, комитет яхт-клуба периодически вносил денежные пожертвования на нужды воинов, сражавшихся на фронтах Первой мировой войны.

Однако вся патриотическая деятельность комитета Эстляндского Императорского яхт-клуба в период Первой мировой войны не могла отвести от общественной организации подозрения со стороны ревельского жандармского управления и контрразведки Северного фронта в сотрудничестве с германскими войсками.

Надо сказать, что упомянутые подозрения имели под собой достаточные основания и были связаны с многочисленными контактами, установленными эстляндскими яхтсменами с германскими подданными в довоенный период, включая известного флотоводца противника А.Ф. фон Тирпица.

Помимо этого почетные и действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба состояли в ряде ревельских общественных организаций, носивших откровенно прогерманский характер.

Нельзя забывать, что в российском обществе в период Первой мировой войны было достаточно распространено мнение о возможном предательстве офицеров армии и флота, происходивших из прибалтийских дворян и имевших немецкие корни. С большой долей вероятности можно предположить, что расследование в отношении Эстляндского Императорского яхт-клуба было вызвано подобными настроениями.

Собственно, все административные репрессии со стороны российских властей выразились в запрете офицерам Балтийского флота состоять действительными членами Эстляндского Императорского яхт-клуба.

В то же время саму работу комитета спортивного общества никто не запрещал, а все подозрения закончились развернутой аналитической запиской главы жандармского управления Эстляндской губернии. Причем по упомянутому сообщению не было проведено какого-либо скрупулезного расследования со стороны жандармских структур и армейской контрразведки.

Почетные и действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба попали под подозрение в шпионаже в пользу Германии из-за

своей активной международной спортивной деятельности, имевшей место в предвоенный период. Многочисленным спортивным соревнованиям и мероприятиям, проводимым Эстляндским яхт-клубом, будет посвящен следующий параграф нашего диссертационного исследования.

2.3 Организация спортивных соревнований руководством Эстляндского яхт-клуба

До Первой мировой войны состязания Эстляндского Императорского яхт-клуба по водным видам спорта приняли широкомасштабный характер. В 1905 г. начинаются 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». Прежде всего, ее построили в мастерских Эстляндского Императорского яхт-клуба. Затем «Тутти II» семнадцать раз

побеждала на всероссийских соревнованиях. Наконец, в 1910 г. прославленное судно выиграло переходящий кубок Российской Империи²⁶¹.

Одновременно с профессиональными соревнованиями в Ревеле и Гапсале получают распространение клубные гонки. Спортивные мероприятия проходили для лиц следующих категорий:

Эстонские рыбаки;

Юноши-любители водного спорта;

Дачники-любители водного спорта.

Подобных гонок могло проходить до 12 в год. В каждой из них участвовало до 12 маломерных судов, принадлежащих Эстляндскому Императорскому яхт-клубу. В редких случаях, помимо молодых спортсменов, в гонках принимали участие и женщины.

Еще одним важным мероприятием Эстляндского Императорского яхт-клуба стала организация народных регат. В этих соревнованиях одновременно могло участвовать до 30 человек. За победу в народной регате полагались следующие денежные призы:

Первое место – до 20 руб.;

Второе место – до 15 руб.;

Третье место – до 5 руб.

Правда, в 1909 г. народные гонки были запрещены российским военно-морским ведомством. При этом руководство Морского министерства России сослалось на неэтичное поведение участников народной гонки во время проведения соревнования. После этого Эстляндский Императорский яхт-клуб проводил исключительно три вида соревнований:

Международные;

²⁶¹Большая 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.).

Всероссийские;

Внутриклубные.

Любое спортивное мероприятие Эстляндского Императорского яхт-клуба обеспечивалось с точки зрения безопасности его участников. Для этого рядом с маршрутом регаты дежурили:

Пароходы;

Моторные суда;

Врачи;

Действительные члены яхт-клуба.

За всю дореволюционную историю Эстляндского императорского яхт-клуба со спортсменами приключился только один несчастный случай, когда два члена спортивного общества, никому не сообщив, вышли на рейд в гребной шлюпке. В результате произошедшей аварии один из них погиб, а другой впоследствии сошел с ума²⁶².

Обычно, начиная с соревнований клубного уровня, комитет Эстляндского императорского яхт-клуба старался выдавать ценные призы, а не денежные суммы. Среди таких ценных призов выделялись:

Подарочные сервизы;

Подарочные бокалы;

Подарочные столовые предметы;

Другие ценные подарки.

Особенно ценились любителями парусных и гребных лодок предметы, имеющие непосредственное отношение к мореплаванию:

Подарочный хронометр;

Подарочный бинокль;

Подарочный компас;

²⁶²Большая 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.)

Подарочный барограф (Прибор для непрерывной записи значений атмосферного давления – Авт.).

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. К сожалению, престижная награда просуществовала два года. События Первой мировой войны прервали розыгрыш престижного трофея.

К началу Первой мировой войны действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба использовали два вида плаваний:

Одиночный дальний поход;

Эскадренный дальний поход под руководством флагмана.

В случае с эскадренным дальним плаванием отрядом из трех маломерных судов командовали следующие должностные лица, назначенные комитетом Эстляндского Императорского яхт-клуба:

Флагман;

Младший флагман.

Помимо популярного гребного и парусного водного спорта, уставом Эстляндского Императорского яхт-клуба был предусмотрен еще ряд занятий для членов спортивного общества:

Пулевая стрельба;

Фехтование;

Конькобежный спорт.

На практике этих спортивных занятий в Эстляндском яхт-клубе не было. Наряду с этим отсутствовали: бильярд, тир, кегельбан.

Однако неизменным спросом пользовался буфет со спиртными напитками, который мог работать до пятнадцати минут шестого утра.

Из других занятий действительных членов яхт-клуба можно выделить:

Посещение библиотеки яхт-клуба;

Участие в шахматном турнире яхт-клуба.

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

Надо отметить, что 1914 г. включал в себя ряд мероприятий для яхт-клубов общероссийского значения:

1. 25 февраля 1914 г. в городе Ревель состоялось общее собрание союза Балтийских яхт-клубов, посвященное вопросу о вступлении спортивных обществ этого союза в состав Российского гоночного союза.

2. В марте 1914 г. была разработана программа проведения гонок парусных обществ, входящих в состав Российского парусно-гоночного союза²⁶³.

3. 6 мая 1914 г. состоялся подъем нового Высочайше утвержденного флага Невского яхт-клуба;

4. 9 мая 1914 г. произошло торжественное открытие летнего сезона Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба;

²⁶³ Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 24 апреля 1914 г. (№ 467). С. 2.

5. 11 мая 1914 г. произошел торжественный подъем флага Императорского речного яхт-клуба;

6. 15 мая 1914 г. состоялась парусная гонка Императорского речного яхт-клуба;

7. 18 мая 1914 г. прошла гонка на Кубок сближения Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба;

8. 25 мая 1914 г. состоялся торжественный подъем флага Стрельнинского парусного яхт-клуба;

9. 24-26 мая 1914 г. было проведено эскадренное плавание столичных яхт-клубов на Кубок Рейсса;

10. 1 июня 1914 г. состоялся торжественный подъем флага Териокского морского яхт-клуба;

11. 1 июня 1914 г. состоялась первая парусная гонка на приз Териокского морского яхт-клуба;

12. 3 июня 1914 г. состоялась вторая парусная гонка на приз Териокского морского яхт-клуба;

13. 6 – 9 июня 1914 г. прошла большая парусная гонка яхт-клубов в Бьёркезунде (пролив Койвистонсалми, расположенный в Финском заливе Балтийского моря – Авт.);

14. 6 – 9 июня 1914 г. прошла гонка морских вельботов яхт-клубов с Бьёркезунде;

15. 6 – 9 июня 1914 г. прошла гонка моторных катеров в Бьёркезунде;

16. 15 июня 1914 г. состоялась фигурная гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба;

17. 22 июня 1914 г. состоялась парусная гонка Стрельнинского парусного яхт-клуба;
18. 29 июня 1914 г. прошла парусная гонка Императорского речного яхт-клуба на кубок лейб-гвардии Преображенского полка в Петергофе;
19. 29 июня 1914 г. прошла парусная гонка Императорского речного яхт-клуба на кубок лейб-гвардии первой артиллеристской бригады в Петергофе;
20. 1 – 6 июля 1914 г. состоялась парусная гонка Сестрорецкого яхт-клуба;
21. 2 – 9 июля прошла европейская неделя яхт-клубов в Христиании (автономное государственное образование в Копенгагене – Авт.);
22. 20 июля 1914 г. прошла парусная гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба;
23. 22 июля 1914 г. прошла парусная гонка Невского Императорского яхт-клуба;
24. 27 июля 1914 г. состоялась парусная гонка Гаваньского парусного яхт-клуба;
25. 30 июля 1914 г. прошла парусная гонка на призы Императорского речного яхт-клуба;
26. 3 августа 1914 г. прошла первая парусная гонка на кубок Императорского речного яхт-клуба;
27. 6 августа 1914 г. прошла вторая парусная гонка на кубок Императорского речного яхт-клуба;
28. 9 августа 1914 г. прошла третья парусная гонка на кубок Императорского речного яхт-клуба;

29. 10 августа 1914 г. прошла четвертая парусная гонка на кубок Императорского речного яхт-клуба;
30. 15 августа 1915 г. прошла парусная гонка Невского Императорского яхт-клуба;
31. 17 августа 1914 г. состоялась фигурная гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба;
32. 24 августа 1914 г. прошла гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба на приз Кубка Тове;
33. 24 августа 1914 г. состоялась гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба на приз Кубка Виноградова;
34. 31 августа прошла парусная гонка Гаваньского яхт-клуба;
35. 7 сентября 1914 г. в связи с Первой мировой войной прекращает сезон и спускает флаг Императорский речной яхт-клуб;
36. 9 сентября 1914 г. состоялась фигурная гонка Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба²⁶⁴.

Обратите внимание, что приведенный список из 36 мероприятий рассматривает спортивную жизнь только столичных яхт-клубов. Можно себе представить сколько соревнований проводилось в 1914 г. в целом по стране российскими спортивными водными обществами.

Не отставал от ведущих столичных спортивных водных обществ и Эстляндский Императорский яхт-клуб.

Давайте посмотрим список его соревнований и спортивных мероприятий в 1914 г.:

²⁶⁴ Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 24 апреля 1914 г. (№ 467). – С. 3.

1. На 18 мая 1914 г. было назначено проведение внутренней гонки Эстляндского Императорского яхт-клуба на приз имени вице-командора А. Зеземана. Однако из-за погодных условий маломерные суда не смогли прибыть в месту соревнования, поэтому спортивное состязание было перенесено на осень 1914 г.
2. 1 июня 1914 г. состоялась офицерская гонка для катеров артиллеристского отряда Балтийского флота. В этой гонке приняли участие 20 катеров²⁶⁵. Призы распределились таким образом:

Первое место – мичман Амантов с крейсера «Паллада»;

Второе место – лейтенант фон Гебгарт с учебного судна «Петр Великий»;

Третье место – мичман Воскресенский с крейсера «Паллада».

Четвертое место – мичман Алексеев с бронепалубного крейсера «Рюрик»

Пятое место – лейтенант Новицкий с линейного корабля «Император Александр II»²⁶⁶.

3. 3 июня 1914 г. прошла гонка яхт Эстляндского Императорского яхт-клуба на приз Морского министерства России. Из всех маломерных судов, участвовавших в гонке, к финишу пришло 7 яхт. Призовые места распределились следующим образом:

Первое место – приз Эстляндского Императорского яхт-клуба и приз Морского министерства России получила яхта «Онда» – частный владелец господин Венцель;

²⁶⁵ РГА ВМФ Ф.417. Оп.2. Д. 2253. Л. 32об.

²⁶⁶ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 4.

Второй приз получила яхта «Мичама» – частный владелец, вице-командор клуба, господин Заземан;

Третье место получила яхта «Иссульд» – частный владелец, капитан I-го ранга в отставке, господин Фельман.

4. 9 июня 1914 г. состоялось открытие международной парусной гонки под названием «Ревельская неделя». Главными призами этих престижных всероссийских и международных состязаний являлись:

Приз гонки «Ревельстейн»;

Приз гонки имени «Почившего командора Гернета».

На вышеупомянутые гонки записалось 9 маломерных судов. В то же время на старт явилось 5 яхт.

Победители приза гонки «Ревельстейн» распределились следующим образом:

Первое место и приз «Ревельстейн» – яхта «Иерни» из Нюландского яхт-клуба; частный владелец господин Эстландер;

Второе место – яхта «ГалияII» из Императорского речного яхт-клуба. Частный владелец господин Вышнеградский;

Победители Кубка командора Гернета расположились таким образом:

Первое место и приз Кубка Гернета – яхта «Эрн» из Нюландского яхт-клуба; частный владелец, господин Эстландер;

Второе место – яхта «Гретхен» из Ревельского яхт клуба; частный владелец господин Бадендика²⁶⁷.

5. 10 июня 1914 г. начались самые престижные соревнования Эстляндского Императорского яхт-клуба. Речь шла о гонке на приз Государя Императора. Само спортивное мероприятие состояло из двух отборочных гонок.

На старт в Ревельской пристани вышло 7 яхт.

²⁶⁷ РГА ВМФ Ф.417. Оп.2. Д. 2253. Л. 33.

Победителями первой гонки на приз Государя Императора стали следующие спортсмены:

Первое место – яхта «Тамара-bis» из Императорского речного яхт-клуба; частный владелец господин Серов;

Второе место – яхта «Эдда» из Эстляндского императорского яхт-клуба; частный владелец господин Зандберг²⁶⁸.

11 июня 1914 г. прошла вторая гонка на приз Государя Императора. К старту, как и на первой гонке, явились 7 яхт.

Победителями второй гонки стали:

Первое место – яхта «Тамара-bis» из Императорского речного яхт-клуба; частный владелец господин Серов;

Второе место – яхта «Эдда» из Эстляндского Императорского яхт-клуба; частный владелец господин Зандберг;

Третье место – яхта «Иссульд»; частный владелец господин Фельман.

На следующий день, 12 июня 1914 г. состоялось решающее соревнование между победителями двух первых гонок. Решающее соревнование закончилось со следующим результатом:

Первое место вместе с Императорским призом взяла яхта «Иссульд» из Эстляндского Императорского яхт-клуба; частный владелец, капитан I-го ранга в отставке, господин Фельман. В то же время самым маломерным судном управлял сын владельца, являвшийся гардемаринном российского Императорского флота;

Второе место вместе с классовым призом взяла яхта «Тамара-bis» из Императорского речного яхт-клуба; частный владелец господин Серов;

Сведения о победе гардемарина Фельмана были лично сообщены телеграммой на имя императора Николая II и его личного флаг-капитана флота.

²⁶⁸ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 5.

В свою очередь газета «Ревельский Вестник» приветствовала тот факт, что главный приз Эстляндского Императорского яхт-клуба остался в спортивном обществе. В газетной статье упоминалось, что яхта «Иссульд» принадлежала капитану I-го ранга в отставке Фельману, а ей управлял его сын²⁶⁹.

6. 14 июня 1914 г. комитет Эстляндского императорского яхт-клуба объявил о начале общей международной гонки для судов всех классов.

Первоначально на участие в спортивном соревновании записалось 20 яхт, однако к началу старта прибыло только 12, что объяснялось плохими погодными условиями.

Соревнования для маломерных судов 1-го класса дали следующие спортивные результаты:

Первое место – яхта «Иерни» из Нюландского яхт-клуба; частный владелец господин Эстландер;

Второе место – яхта «Таласса» из Эстляндского Императорского яхт-клуба; частный владелец господин Плестерера;

Третье место – яхта «Карамба» из Санкт-Петербургского морского яхт-клуба; частный владелец господин Людевиг;

Четвертое место – яхта «Онда»; частный владелец господин Венцель;

Пятое место – яхта «Тамара-bis» из Императорского речного яхт-клуба; частный владелец господин Серов.

Во втором классе присудили только первый приз. Его взяла яхта «Зигрида» Гельсингфорского плавательного общества; частный владелец господин Вержбицкий.

Победителем на приз имени «Яхты «Тутти»» стала яхта «Онда»; частный владелец господин Венцель;

²⁶⁹ Императорский приз // Ревельский Вестник. – 13 июня 1914 г. (№ 504). – С. 2.

Первый приз в дамской гонке за первое место заняла яхта «Иерни» из Нюландского яхт-клуба²⁷⁰.

Вечером 14 июня 1914 г. в торжественной обстановке прошла торжественная раздача призов регаты под названием «Ревельская неделя»²⁷¹.

Приблизительно в 1916 г. прекращается деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба как российского спортивного общества.

Следующей страницей истории спортивной организации становится ее возрождение уже в независимой Эстонии.

Достаточно посмотреть количество маломерных судов, принадлежавших Эстонскому яхт-клубу 20–30 гг. XX в.:

1920 г. – 13 парусных и гребных судов;

1923 г. – 31 парусное и гребное судно;

1938 г. – 70 парусных и гребных судов²⁷².

К моменту присоединения Эстонии к Советскому Союзу количество спортсменов в яхт-клубе было около 500 человек. Интересным фактом является праздник, посвященный 50-летнему юбилею яхт-клуба, состоявшийся в 1938 г. Подобный подход действительных членов яхт-клуба независимой Эстонии подтверждал, что факт своего существования они отсчитывали с момента создания российского Эстляндского морского яхт-клуба в 1888 г.

На праздник прибыли спортсмены из целого ряда зарубежных государств:

Латвийские спортсмены;

²⁷⁰ РГА ВМФ Ф.417. Оп.2. Д. 2253. Л. 33об.

²⁷¹ Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. Указ. соч. С. 6.

²⁷² 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.)

Литовские спортсмены;
 Германские спортсмены;
 Датские спортсмены;
 Финские спортсмены.

Последовавшие соревнования с участием 15 иностранных маломерных судов прошли в конкурентной спортивной борьбе.

Большим достижением руководства яхт-клуба независимой Эстонии стало возрождение «Ревельской недели». Первый раз «Ревельская неделя» после Первой мировой, Гражданской войны и интервенции состоялась в 1924 г. и затем регулярно проводилась до 1940 г., т.е. до момента присоединения Эстонского государства к СССР.

Успели любители водного спорта яхт-клуба независимой Эстонии принять участие и в амстердамских Олимпийских играх 1928 г. В олимпийской регате судно яхт-клуба независимой Эстонии «Тутти-5» выиграло бронзовые медали. Команда олимпийских призеров состояла из 4 спортсменов:

Капитан – Н. Векшин;
 Матрос – В. Вирин;
 Матрос – Г. Фельман;
 Матрос – Э. Фогдт²⁷³.

Олимпийских призеров приветствовали в Таллинне салютом и торжественным приемом на государственном уровне. В период Второй мировой войны инфраструктура яхт-клуба независимой Эстонии была полностью уничтожена

Интересно, что капитан яхты Н. Векшин уже в качестве советского гражданина после окончания Великой Отечественной войны продолжил успешно заниматься водными видами спорта. В 1945 г. ему удалось стать

²⁷³ 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.)

мастером спорта СССР и серебряным призером союзного чемпионата. Однако вскоре – в 1949 г. – талантливый спортсмен был арестован и в 1951 г. умер в лагере.

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 начале XXв. Эстляндский морской яхт-клуб, принимая участие во всероссийских и международных соревнованиях, становится крупнейшей спортивной организацией западных регионов Российской Империи.

Комитет яхт-клуба мог привлекать для участия в мероприятиях до Первой мировой войны не только известных российских, но и иностранных спортсменов. Одновременно руководители Эстляндского Императорского яхт-клуба заботятся о воспитании юных спортсменов, участии женщин в парусных гонках и проводят народные гонки для широких слоев населения прибалтийских губерний Российской Империи.

Мероприятия 1914 г. являются доказательством высокого уровня спортивных соревнований Эстляндского Императорского яхт-клуба. До начала Первой мировой войны и даже в ее первые месяцы проходил целый ряд профессиональных и массовых спортивных состязаний, в которых участвовали российские и иностранные подданные. К тому же разыгрывались парусные и гоночные призы, имевшие значение на всероссийском уровне. Побороться за эти трофеи российского водного спорта считали не лишним и иностранные яхтсмены.

Военно-революционные обстоятельства 1914-1917 гг. показали пагубное влияние политики на спорт. События Первой мировой, а затем Гражданской войны и интервенции привели к ликвидации Эстляндского яхт-клуба как крупной спортивной организации в составе Российской Империи.

Однако спортивные кадры дореволюционной России возродили яхт-клуб уже в независимой Эстонии.

Заключение

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.

О значении нового спортивного общества свидетельствует совместное обсуждение его уставных документов российским военно-морским ведомством и Министерством внутренних дел Российской Империи. Надо сказать, что основатели Эстляндского морского яхт-клуба не испытали проблем с утверждением нового спортивного общества, так как подобные организации регистрировались официальной российской властью повсеместно в наиболее крупных губернских городах.

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.

Подчеркивалась особенная элитарность новой спортивной организации и в форменной одежде действительных членов яхт-клуба, напоминавшей своими элементами форму офицеров Российского Императорского флота. Особенное внимание уделили члены общественной организации униформе командора и вице-командора Эстляндского морского яхт-клуба.

В дальнейшем комитет Эстляндского морского яхт-клуба на рубеже 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, занимающих 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 приводит 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, живущих в прибрежных деревнях и с ранних лет занимающихся морским промыслом как средством для пропитания собственных семей.

Наличие среди спортивных мероприятий народной гонки свидетельствуют об элементах демократии в деятельности комитета Эстляндского морского яхт-клуба, не забывавшего в своей спортивной программе о соревнованиях для любителей спорта, не относившихся к элите общества. Следует отметить, что для губернских Императорских яхт-клубов России народная гонка была достаточно редким спортивным соревнованием, т.к. подавляющее число яхт-клубов имело элитарный и закрытый социальный характер.

Народная гонка проводилась, несмотря на то, что августейшим покровителем яхт-клуба долгое время являлся великий князь и генерал-адмирал Российского Императорского флота Алексей Александрович. К

сожалению, впоследствии народные гонки были запрещены официальной российской властью из-за неэтичного и неспортивного поведения их участников.

В обязательном порядке все победители любого уровня соревнований, происходивших в Эстляндском морском клубе, получали ценные призы. Конечно, сам приз во многом зависел от престижности состязания.

Включала спортивная программа Эстляндского морского яхт-клуба и соревнования на частные призы. Например, Э. Таубе учредил личный приз «Рогервик».

На рубеже XIX – XXвв. из-за существенного притока 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 начинают 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 двух языках – русском, немецком и эстонском.

Одновременно это свидетельствует о наличии среди членов Эстляндского морского яхт-клуба значительного количества представителей купечества и дворянства, имеющих немецкое происхождение.

Наиболее эффективным с точки зрения развития спортивной организации и ее структуры для прибалтийского яхт-клуба становится время до начала Первой мировой войны. 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. Сам император Николай II направил в адрес Эстляндского яхт-клуба поздравительные телеграммы с уверением в своем благоволении. 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.

В результате инфраструктура яхт-клуба развивалась более чем успешно. В составе яхт-клуба появилось Гапсальское отделение; самым современным образом оборудовали стоянку яхт-клуба в Ревельской гавани. Более того, отстраили новое главное здание Эстляндского Императорского яхт-клуба. К нему архитектор добавил целый ряд строений, имеющих вспомогательный характер.

Наиболее показательным для Эстляндского Императорского яхт-клуба стал 1914 г., в который его внутренняя структура достигает максимального развития. Однако в связи с боевыми действиями многие строения Эстляндского императорского яхт-клуба приходят в упадок, то же самое можно сказать и о частной гавани. Часть судов и помещений передаются комитетом спортивного общества на безвозмездной основе командованию Балтийского флота. Естественно, ни о каком новом строительстве или приобретении частных судов в период Первой мировой войны не могло быть и речи.

Все вышесказанное в полной мере относится и к организации общественной жизни Эстляндского Императорского яхт-клуба. В этой связи важной вехой было установление нового государственного статуса с титулом «Императорский», после чего действительные члены Эстляндского Императорского яхт-клуба начали чаще получать разрешения на дальние плавания и морские походы в зарубежные государства. В свою очередь суда иностранных яхтсменов пользовались стоянкой спортивной организации, находящейся в Ревельской гавани.

Подобная ситуация способствовала установлению на международном уровне значительного количества неформальных контактов, связанных с парусным и гребным спортом.

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.

При этом отметим, что события Первой мировой войны стали переломным моментом и для общественной жизни Эстляндского Императорского яхт-клуба: прежде всего, сократилось количество действительных и почетных членов. Многие представители спортивного общества ушли служить в действующие российские армию и флот. Комитет яхт-клуба регулярно публиковал списки своих почетных и действительных членов, погибших во время боевых действий в ходе Первой мировой войны. Практически не проводились общие собрания организации, характерные для повседневной деятельности яхт-клуба в довоенный период. Несколько лиц, состоявших в комитете организации, решают текущие исключительно хозяйственные, а не общественные задачи.

Возможно, единственной структурой Эстляндского Императорского яхт-клуба, где поддерживалась общественная жизнь, осталась Гапсальская гавань. В ней проходят кратковременные курсы молодые спортсмены, представляющие известный прибалтийский яхт-клуб.

Нельзя не учитывать и роль прибалтийского спортивного общества в организации обороны Российской Империи в период Первой мировой войны. Помимо уже упоминавшихся спортсменов, сражавшихся на действующих фронтах и флотах, и безвозмездной передачи недвижимого имущества и маломерных плавучих средств командованию российских балтийских военно-морских сил, комитет организации жертвовал денежные суммы на

борьбу со странами Тройственного союза. Пожертвования почетных и действительных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба пошли на формирование госпиталей и лазаретов для раненых российских воинов в городе Ревель.

К этому необходимо добавить, что наиболее известные почетные и действительные члены парусного и гребного спортивного общества регулярно жертвовали денежные средства на нужды российской армии, ведущей боевые действия с неприятелем.

Наличие в рядах Эстляндского Императорского яхт-клуба героев, погибших на фронтах Первой мировой войны, и регулярные денежные жертвования 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. Среди германских военных российскими контрразведчиками была замечена такая известная личность, как адмирал А. Ф. фон Тирпиц.

Естественно, такое положение вещей не могло не навлечь подозрения на членов спортивного общества. Все осложнялось внутренней политикой, проводимой Российской Империей в период Первой мировой войны. Среди широких слоев населения России набирали влияние антинемецкие настроения. В отношении яхт-клубов Российской Империи это выразилось в постоянных конфискациях маломерных плавучих средств, принадлежавших германским и австрийским подданным.

подавляющее число действительных и почетных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба имело германские корни в своей родословной. Более того, участники спортивной организации были

родственниками германских дворянских родов. Среди дворянства и купечества Эстляндской и других прибалтийских губерний было принято создавать общественные организации, поддерживавшие немецкую культуру и порядки, установленные в Германской империи. Отсюда прогерманские настроения имели место среди российских прибалтийских дворян.

В то же время члены Эстляндского Императорского яхт-клуба, параллельно состояли в нескольких прогерманских общественных организациях, попавших под подозрение жандармов и армейской контрразведки. Кстати, упомянутые общественные организации города Ревель, по распоряжению российских властей Прибалтики, подлежали расформированию и закрытию.

Эстляндский Императорский яхт-клуб находился на подозрении российских силовых ведомств из-за своей активной международной деятельности, связанной с германскими спортивными организациями. Надо сказать, что в сложившихся обстоятельствах общее отношение официальной российской власти к Эстляндскому Императорскому яхт-клубу можно назвать лояльным. Спортивное общество не было расформировано и закрыто, как другие прогерманские организации города Ревель.

Жандармерия и контрразведка только настоятельно рекомендовали всем офицерам Российского Императорского флота покинуть ряды почетных и действительных членов Эстляндского Императорского яхт-клуба. Данная рекомендация была принята к исполнению всеми офицерами флота, проходящими действительную воинскую службу. При этом комитет и денежные средства яхт-клуба остались неприкосновенны.

Нельзя забывать, что в этот период Российская Империя находилась в состоянии войны с Германией. Поэтому можно утверждать, что действия жандармерии и армейской контрразведки в отношении Эстляндского Императорского яхт-клуба носили лояльный и ограниченный характер.

Возможно, скрупулезный анализ международных связей Эстляндского Императорского яхт-клуба, проведенный прибалтийским жандармским

управлением, не возымел действия из-за многочисленных высокопоставленных покровителей спортивной организации и регулярно проводимых ею международных соревнований.

Рост количества спортивных мероприятий в Эстляндском Императорском яхт-клубе в начале XXв. происходил на фоне общего интереса к организации спортивного досуга в Российской Империи. До Первой мировой войны в России проходят становление многие недавно возникшие атлетические и игровые виды спорта. Индивидуальной особенностью Эстляндского Императорского яхт-клуба является его сосредоточенность на парусных и гребных видах водного спорта. Во многих губернских яхт-клубах Российской Империи активно развивались лаун-теннис, крикет, футбол и другие новые виды мирового массового спорта.

Однако в Эстляндском яхт-клубе, помимо водных соревнований, его членам не предлагалось для проведения досуга ничего, кроме буфета и библиотеки.

Подобная сосредоточенность на парусных и гребных водных соревнованиях позволила комитету яхт-клуба добиться существенных успехов в их организации к 1914 г. Как и инфраструктура общественной организации, ее спортивные мероприятия в 1914 г. достигли своего наивысшего развития. Эстляндский Императорский клуб проводит международные, всероссийские, внутренние соревнования. К участию в водных видах спорта привлеклись женщины и подрастающее поколение. Спортивной подготовке последних руководство яхт-клуба уделило пристальное внимание, выразившееся в создании курсов юных яхтсменов в Гапсальской бухте.

Даже в первой половине 1914 г., т.е. до начала Первой мировой войны, проводится целый ряд мероприятий по водному спорту, имеющих международное и всероссийское значение. Призы Эстляндского Императорского яхт-клуба становятся настолько престижными, что за них борются не только российские, но и иностранные подданные.

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.

Возродившийся в начале 1920-х гг. в независимой Эстонии яхт-клуб состоял преимущественно из спортсменов Эстляндского Императорского яхт-клуба. Именно кадры российского спортивного общества сыграли решающую роль в последующих достижениях водного спорта независимой Эстонии. Одновременно сохранились маломерные плавучие средства и часть инфраструктуры бывшего Эстляндского Императорского яхт-клуба.

Все вышеназванное заложило основы участия эстонских спортсменов в региональных и международных соревнованиях в 20-40-е гг. XX в. При этом бывшие российские спортсмены достигли выдающихся результатов, включавших бронзовую Олимпийскую медаль в парусной гонке.

Руководство яхт-клуба независимой Эстонии восстановило многочисленные международные контакты с иностранными спортсменами, имевшие место до начала Первой мировой войны. Поэтому в 1938 г. прошли широкие торжества, отмечавшие 50-летие яхт-клуба независимой Эстонии.

Несмотря на присутствие на празднике владельцев яхт из Прибалтики, Скандинавии и Германии, прибывших поздравить яхт-клуб независимой Эстонии, руководство спортивной организации подчеркивало связь своей истории и традиций с созданным в Российской Империи в 1888 г. Эстонским морским яхт-клубом.

Важно отметить, что после прихода советской власти в Эстонию и окончания Великой Отечественной войны прибалтийские спортсмены успешно воспитывали кадры для парусного и гребного водного спорта СССР.

Таким образом, в 1888 г. в городе Ревель был создан Эстляндский морской яхт-клуб как организация для местного дворянства преимущественно с германской родословной. Новая спортивная организация российской Прибалтики, в отличие от многих других яхт-клубов,

сосредоточилась исключительно на развитии парусных и гребных видов водного спорта.

Наличие высокопоставленных покровителей среди представителей высшей российской власти позволило руководству Эстляндского яхт-клуба в начале XXв. увеличить собственную инфраструктуру и проводить разнообразные спортивные состязания. Комитет яхт-клуба охватил программой спортивных мероприятий профессиональных спортсменов, любителей водного спорта, женщин и подростков.

Отдельным редким явлением стали регулярные народные гонки, предназначенные для эстляндских крестьян, занимавшихся рыболовным промыслом.

В результате Эстляндский Императорский яхт-клуб до 1914 г. успешно проводил международные, всероссийские и внутренние водноспортивные состязания. За престижные призы спортивного общества боролись российские и иностранные яхтсмены. Влияние и роль Эстляндского яхт-клуба в российской спортивной жизни выразились в присвоении ему в 1913 г. титула «Императорский».

К 1914 г. Эстляндский Императорский яхт-клуб стал лидером спортивной, общественной и культурной жизни российской Прибалтики.

Начавшаяся Первая мировая война и занятие прибалтийских губерний России германскими войсками завершили деятельность Эстляндского Императорского яхт-клуба. Несмотря на свое участие в обеспечении обороноспособности Российской Империи в ходе Первой мировой войны, почетные и действительные члены спортивного общества закономерно попали под подозрение жандармерии и российской контрразведки из-за своего германского происхождения.

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. XXв.

Источники и литература:

Источники:

Неопубликованные источники:

РГА ВМФ (Российский Государственный архив Военно-Морского Флота).

1. Фонд: Ф. 243. «Управление главного командира Черноморского флота и портов Черного моря (1785 – 1908 гг.)». (Оп. 1 – 2. Д. 6597.).
2. Фонд: Ф. 283. «Инспекторский департамент Морского министерства г. Санкт-Петербург (1836 – 1884 гг.)». (Оп. 1 – 2. Д. 6528., Д. 6770.).
3. Фонд: Ф. 417. «Главный Морской Штаб». (Оп. 1. Д. 619., Д. 1066., Д. 4039; Оп. 2. Д. 257., Д. 2253., Д. 2255.).
4. Фонд: Ф. 920. «Севастопольский порт (1783 – 1917 гг.)». (Оп. 5. Д. 738.).
5. Фонд: Ф.921 . «Петроградский порт (1855 – 1919 гг.)». (Оп. 14. Д. 304.).

Опубликованные источники:

6. Лифляндский яхт-клуб (Рига). Устав Лифляндского яхт-клуба. – Рига, 1900. – 25 с.
7. Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – 13 с.
8. Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. – Ревель, 1915. – 8 с.

9. Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. – Ревель, 1898. – 29 с.
10. Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. – Гапсаль, 1894. – 19 с.
11. Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. Исправлена по 1892. – Гапсаль, 1892. – 15 с.
12. Памятная книжка Эстляндского морского яхт-клуба. Высочайше утвержденного 12 ноября 1888 г. за 1893 г. – Гапсаль, 1893. – 16 с.
13. Парусный спорт: Правила соревнований. - Москва, 1939. - 36 с.
14. Правила для матросов Императорского Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – 7 с.
15. Правила постройки парусных яхт / Киев. гор. правл. НТО им. акад. Н.А. Крылова. – Киев, 1982. – 210 с.
16. Ревельский яхт-клуб. Устав Ревельского яхт-клуба. – Ревель, 1911. - 15 с.
17. Рижский яхт-клуб. Устав Рижского яхт-клуба. – Рига, 1894. – 26 с.
18. Российские яхт-клубы, парусные и гребные общества // Русское судоходство, торговое и промысловое на реках, озерах и морях. – 1890. – № 123 – 124. – С. 95 – 100.
19. Сигналы для парусных гонок и эскадренного или совместного плавания / Екатеринин. яхт-клуб.– Одесса : тип. и хромолит. Е.И. Фесенко, 1900. – 10 с.
20. Список подписавшихся в 1874 г. на издаваемый Санкт-Петербургским речным яхт-клубом ежемесячный листок для любителей морского дела «Яхта» // Яхта. – 1874. – № 12. – С. 741.
21. Устав Санкт-Петербургского студенческого яхт-клуба. – Санкт-Петербург, 1910. – 20 с.
22. Устав Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1910. – 70 с.
23. Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1891. – 1 с.

...

24. Пантелеев Ю.А. Парус – моя жизнь / Ю.А. Пантелеев. – Ленинград., 1984. – 216 с.
25. Пантелеев Ю.А. Полвека на флоте / Ю.А. Пантелеев. – М., 1974. – 319 с.

Опубликованные иностранные источники:

26. Anleitungen für das Bootführer-Examen des Rigaer Yacht-Club «Baltic». – Riga, 1899. – 8 p.
27. Revaler Woche 1914 : Kaiserlicher Estländischer See-Yacht-Club. – Reval, 1914. – 8 p.
28. Segel-Instruction für die See-Regatta des Rigaer Yacht-Club «Baltic». – Riga, 1898. – 8 p.
29. Signalordnung des Rigaer Yacht-Club. - Riga, 1884. – 8 p.

Литература:

30. Аксютин Л.Р. Двенадцать тысяч миль под парусами / Л.Р. Аксютин. – Ленинград: Судостроение, 1981. – 123 с.
31. Баталов А. Л., Вайнтрауб Л.Р. Спорт в Москве в XIX – начале XX века: Речной яхт-клуб и его роль в развитии московского спорта: от гребли до горных лыж / А.Л. Баталов, Л.Р. Вайнтрауб. – М., 2012. – 203 с.
32. Бахтин В.В., Скрыпникова Т.Л. Воронежское общество спасания на водах / В.В. Бахтин, Т.Л. Скрыпникова // Битюг. – 2014. – № 4. – С. 13 – 18.
33. Безуглов А.М. Награды Воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2019. – № 2 – 3 (41 – 42). – С. 76 – 78.

34. Безуглов А.М. «Собачья щель» или трагическое место на реке Воронеж / А.М. Безуглов // Рубежи истории. – 2019. – № 3(3). – С. 9 – 11.
35. Безуглов А.М. Воронежское окружное общество спасения на водах (1875 – 1917 гг.) / А.М. Безуглов. – Воронеж: Изд. НАУКА-ЮНИПРЕСС, 2015. – 104 с.
36. Безуглов А.М. Гуманитарное значение воронежского общества спасения на водах в начале XX в. / А.М. Безуглов // Рубежи истории. – 2019. – № 1(2). – С. 9 – 11.
37. Безуглов А.М. Обучение спасанию на воде в Воронежской губернии / А.М. Безуглов // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. – Воронеж: Изд. Изд. Научная книга, 2014. – С. 84 – 85.
38. Безуглов А.М. Первое десятилетие деятельности Воронежского общества спасения на водах / А.М. Безуглов // Евразийский форум. – 2015. – № 1. (7). – С. 26 – 33.
39. Безуглов А.М. Развитие воронежского окружного общества спасения на водах в конце XIX в. / А.М. Безуглов // Культура физическая и здоровье. – 2015. – № 2 (53). – С. 115 – 118.
40. Безуглов А.М. Создание воронежского окружного общества спасения на водах / А.М. Безуглов // Твой Товарищ. – 2014. – № 11. – С. 18 – 22.
41. Безуглов А.М. Спасание на воде в Воронежской губернии в конце XIX – начале XX вв. / А.М. Безуглов // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2015. – № 2 (267). – С. 116 – 119.
42. Безуглов А.М. Спасение на водах в Воронежской губернии в конце XIX в. / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2019. – № 1 (40). – С. 42 – 47.

43. Безуглов А.М. Становление Воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Культура физическая и здоровье. – 2014. – № 4 (51) – С. 51 – 54.
44. Безуглов А.М. Учреждение воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 4 (54). – Ч. 1. – С. 26 – 28.
45. Безуглов А.М. Формирование воронежского окружного общества спасания на водах / А.М. Безуглов // Берегиня-777-Сова. – 2015. – № 1 (24). – С. 79 – 84.
46. Бисон К. Выживание на море / К. Бисон. – М.: Изд: ФАИР–ПРЕСС, 2004. – 402 с.
47. Борисов С. Ю. История парусного спорта России. 300 лет. 1718 – 2018 / С.Ю Борисов. – М., 2018. – 271 с.
48. Брунс Д.В. Таллинн – олимпийской регате / Д.В. Брунс. – Таллинн, 1979. - 101 с.
49. В Ревельском яхт-клубе // Ревельский вестник. – 25 июня 1913 г. (№ 256) – С. 2.
50. Васильев Н.Я. Парусный ботик и управление им / Н. Я. Васильев. – Петроград, 1914. – 42 с.
51. Внутренние известия // Яхта. – 1877. – № 31. – С. 3 – 4.
52. Высочайшая милость Эстляндскому яхт-клубу // Ревельский Вестник. – 28 января 1913 г. (№ 122). – С. 2.
53. Высочайшая телеграмма яхт-клубу // Ревельский вестник. – 11 июня 1913 г. (№ 221). – С. 2.
54. Гловацкий В. Увлекательный мир парусов: Очерки по истории парусного спорта / В.Гловацкий. – М., 1979. – 312 с.
55. Годовой обед Санкт-Петербургского речного яхт-клуба // Яхта. – 1877. – № 11. – С. 1 – 2.

56. Голощапов Б.Р. История физической культуры и спорта / Б.Р. Голощапов. – М.: Академия. 2012. – 310 с.
57. Гребной спорт. – М., 2006. – 400 с.
58. Григорьев Н.В., Коровельский Д.Н., Френкель Г.Л. Парусный спорт / Н.В. Григорьев., Д.Н. Коровельский., Г.Л. Френкель. – М., 1955. – 359 с.
59. Жемчужников А.А., Шестоперов Я.В., Прохоров Л. Водный спорт / А.Жемчужников. Я.Шестоперов. – М., 1925. – 210 с.
60. Заремба Л.А. Водный туризм в СССР / Л.А. Заремба. – Москва, 1986. – 62 с.
61. Иванова В.К. Что читать о водном спорте: Краткий рекомендованный список литературы / В.К. Иванова. – Ленинград, 1954. – 11 с
62. Императорский приз // Ревельский Вестник. – 13 июня 1914 г. (№ 504). – С. 2.
63. Каракулин К. Дальние плавания на яхтах / К. Каракулин. – М., 1955. – 92 с.
64. Кометс К.Е. Лыжный и лыжно-парусный спорт / К.Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1904. – 66 с.
65. Кометс К.Е. Лыжный, лыжно-парусный и лыжно-саночный спорт / К. Е. Кометс. – Санкт-Петербург, 1910. – 96 с.
66. Конкурс аэропланов // Ревельский Вестник. – 26 августа 1912 г. (№ 1). – С. 2.
67. Копылов С.Н. Борьба с сословной организацией Эстляндского императорского яхт-клуба / С.Н. Копылов // JournalBulletinSocial-EconomicandHumanitarianResearch. – Т. 8. – № 8 (Октябрь 2020). – С. 63 – 69.
68. Копылов С.Н. Клуб «Смелых парусников» как основатель водного спорта в Прибалтике // Рубежи истории. – № 5(11). – 2020. – С. 29 – 32.

69. 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.
70. Копылов С.Н. Организация управления Ревельской гавани Эстляндского морского яхт-клуба / С.Н. Копылов // Рубежи истории. – № 6(12). – 2020. – С. 27–30.
71. Копылов С.Н. Освещение в прессе становления Эстляндского императорского яхт-клуба / С.Н. Копылов // JournalBulletinSocial-EconomicandHumanitarianResearch. – Т. 8. – № 8 (Октябрь 2020). – С. 26–32.
72. Копылов С.Н. Проблема найма иностранных специалистов морского дела в Эстляндском императорском яхт-клубе / С.Н. Копылов // JournalBulletinSocial-EconomicandHumanitarianResearch. – Т. 8. – № 9 (Январь 2021). – С. 15–20.
73. Копылов С.Н. Создание Эстляндского морского яхт-клуба (к постановке проблемы исследования) / С.Н. Копылов // Рубежи истории. – № 4(10). – 2020. – С. 25–29.
74. 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).
75. 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).
76. Коробков С.В. ОСВОД: задачи, структура, основные направления работы / С.В. Коробков. – М.: Изд: Московский рабочий, 1977. – 45 с.

- 77.Коробчук А.О. Каток Воронежского Петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Культура физическая и здоровье. – 2013. – № 2 (44). – С. 49 – 52.
- 78.Коробчук А.О. Водные соревнования Петровского Воронежского яхт-клуба в 1912 г. / А.О. Коробчук // Культура и физическое здоровье. – 2014. – № 4 (51) – С. 54 – 57.
- 79.Коробчук А.О. Воронежский Петровский яхт-клуб (1875 – 1917 гг.) / А.О. Коробчук. – Воронеж: Изд. НАУКА-ЮНИПРЕСС, 2014. –96 с.
- 80.Коробчук А.О. Обучение водному спорту в яхт-клубе города Воронежа / А.О. Коробчук // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. – Воронеж: Изд. Научная книга, 2014. – С. 113 – 114.
- 81.Коробчук А.О. Организация катка Воронежского петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Берегиня-777-Сова. – 2015. – № 1.(24) – С. 85 – 88.
- 82.Коробчук А.О. Организация Петровского Воронежского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Культура физическая и здоровье. – 2013. – № 3 (45). – С. 71 – 73.
- 83.Коробчук А.О. Первые годы существования Воронежского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Берегиня 777-Сова. – 2013. – № 3. – С. 10 – 16.
- 84.Коробчук А.О. Принятие устава Воронежского Петровского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Теория и практика инновационных технологий в АПК. – Воронеж, 2013. – С. 72 – 74.
- 85.Коробчук А.О. Развитие структуры яхт-клуба в Воронеже до 1917 г. / А.О. Коробчук // Твой товарищ. – 2013. – № 8. – С. 12 – 19.
- 86.Коробчук А.О. Создание яхт-клуба в Воронеже / А.О. Коробчук // Созвездие. – 2013. – № 1. (2). – С. 91 – 110.
- 87.Коробчук А.О. Яхт-клуб в Воронеже до 1917 г. / А.О. Коробчук // Берегиня 777-Сова. – 2014. – № 3 (22). – С. 6 – 14.

- 88.Коробчук А.О. Яхт-клуб Воронежа как центр спортивной жизни дореволюционной русской провинции / А.О. Коробчук // Формирование профессиональной компетентности специалистов в системе непрерывного образования: Международная научно-практическая конференция. – Воронеж: Изд. Научная книга, 2013. – С. 195 – 197.
89. Коростылев С.Т. На веслах и под парусами: Из опыта командира шлюпки / С.Т. Коростылев. – М., 1959. – 96 с.
- 90.Куйвыгин Х.А. История «Ордена Смелых Парусников» / Х.А. Куйвыгин // Катера и яхты. – 1966. – Вып. 6. – С. 137 – 138.
- 91.Куйвыгин Х.А. От народных регат – к регате олимпийской: О хождении под парусами в Таллинне за последние сто лет / Х.А. Куйвыгин. – Таллинн, 1979. – 78 с.
- 92.Кулик И.Н. Водные виды спорта в ДОСААФ / И.Н. Кулик. – М., 1964. – 86 с.
- 93.Леженин И. Гребной спорт / И.Леженин. – Воронеж, 1921. – 16 с.
94. 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.
- 95.Лобач-Жученко Б.Б. Морские плавания на парусных яхтах / Б.Б. Лобач-Жученко. – М., 1956. – 175 с.
96. Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 15 сентября 1912 г. (№ 17) . – С. 2.
97. Марафонский бег // Ревельский Вестник. – 9 апреля 1913 г. (№ 178). – С.2.
98. Новое место стоянки яхт Ревельского Императорского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 14 октября 1913 г. (№ 318) – С. 2.
- 99.Новое место стоянки яхт Ревельского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 9 сентября 1913 г. (№ 291) – С. 2.

100. Об управлении лодками под веслами и парусами. – Херсон, 1912. – 17 с.
101. Общее собрание Балтийских яхт-клубов // Ревельский Вестник. – 21 апреля 1914 г. (№ 476) – С. 2.
102. Окончание гонки // Ревельский Вестник. – 17 июня 1913 г. (№ 226). – С. 2.
103. Парусный спорт. – М., 1961. – 36 с.
104. Первенство по легкой атлетике учеников Ревельской гимназии императора Николая II // Ревельский Вестник. – 9 июня 1914 г. (№ 500). – С. 2.
105. Петр Великий – основатель водного спорта в России; Лига обновления флота. – Санкт-Петербург, 1910. – 18 с.
106. Пинегин Т.А., Лобач-Жученко Б.Б. Яхта и буер: (Парусный спорт) / Т.А. Пинегин., Б.Б. Лобач-Жученко. – Москва: Воениздат, 1965. – 150 с.
107. По поводу выбора командора яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 19 сентября 1912 г. (№ 20). – С. 2.
108. Поднятие флага Императорского Эстляндского морского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 7 мая 1913 г. (№ 197). – С. 3.
109. Поздникин В.М. Военно-морской и водный спорт в ДОСААФ: В помощь докладчикам и беседчикам организаций ДОСААФ. / В.М. Поздникин. – Москва, 1952. – 14 с.
110. Скрыпникова Т.Л. Воронежское общество спасения на водах и его деятельность в конце XIX – начале XX веков / Т. Л. Скрыпникова // Воронежское краеведение: Опыт, проблемы и перспективы развития в XXI веке: материалы областной научно-практической краеведческой конференции, посвященной 15-летию деятельности областного Совета краеведов и памяти Р. Г. Демидова, 10 октября 2004 г. – Воронеж: Научная книга, 2005. – С. 149 – 154.

111. Состав Эстляндского яхт-клуба // Ревельский Вестник. – 6 октября 1912 г. (№ 33). – С. 2.
112. Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 20 мая 1913 г. (№ 206). – С. 2.
113. Спорт, игры и забавы // Ревельский Вестник. – 31 мая 1914 г. (№ 493). – С. 2.
114. Усиков П.Т., Лазак В.В. Гребной спорт: Пособие гребцу и инструктору / П.Т.Усиков, В.В.Лазак. – Ленинград, 1925. – 140 с.
115. Эстляндский яхт-клуб // Ревельский Вестник. – 29 октября 1912 г. (№ 51). – С. 2.

Иностранные исследования:

116. Claude J. F. Aspects médicaux de la pratique du yachting à voile : Thèse / par Jacquin François Claude. – Paris, 1973. – 105 p.
117. Dodd Ch. The story of world rowing / Christopher Dodd. – London, 1992. – 468 с.
118. Guthke G. Die Paragraphen-Klippe: Kleine Gesetzeskunde für den Wassersportler / G. Guthke. – Berlin: Sportverl., 1953. – 72 p.
119. Kenneth R. S. The International Maritime Organization / R. S. Kenneth. – Simmonds & Hill Pub., 1994. – 118 p.
120. Myron H., Moore J. N. International Maritime Organization / H. Myron, J. N. Moore. – University of Virginia, 1999 – 211 p.
121. Pursiseura Maininki 1906 – 1916. – Turku: Kirjapaino Polytypos, 1916. – 84 p.

Диссертационные исследования:

122. Безуглов А.М. Формирование и деятельность воронежского окружного общества спасения на водах (1873 – 1917 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Безуглов, Антон Михайлович. – Курский государственный университет. – Курск, 2020. – 25 с.
123. Безуглов А.М. Формирование и деятельность воронежского окружного общества спасения на водах (1873 – 1917 гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Безуглов, Антон Михайлович. – Курский государственный университет. – Курск, 2020. – 215 с.
124. 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.
125. Гаврикова Н.В. История становления и развития службы спасения на водных коммуникациях России в 1875 – 2000 гг.: на материалах Москвы и Московского региона.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Гаврикова, Наталья Васильевна. – Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова – Москва, 2008. – 23 с.
126. Карамнова А.В. Состояние и развитие российского военно-морского образования в XIX в.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 –

Отечественная история / Карамнова, Анастасия Владимировна. Воронежский государственный педагогический университет. – Воронеж, 2011. – 23 с.

127. 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.
128. 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.

Справочные издания:

129. Безунов Б.А. Спорт XX век: хроника отечественного и мирового спорта: события, персонажи, рекорды / Б.А. Безунов. – М.,: Советский спорт, 2001. – 375 с.
130. Блеер А.Н. Терминология спорта / А.Н. Блеер. – М.,: Академия, 2010. – 459 с.
131. Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов // <http://book.nationalclass.ru/encyclopediayacht-klub>. (Дата обращения 12 сентября 2020 г.).
132. Большая советская энциклопедия. – М.,: Советская энциклопедия, 1979. – Т. 30. – 420 с.
133. Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского императорского флота, 1696 – 1917 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2004. – 240 с.

134. Доценко В.Д. Знаки и жетоны Российского флота, 1917 – 1945 / В.Д. Доценко – СПб.: Полигон, 2003. – 104 с.
135. Надломов С.С. Справочник шкипера: практическое пособие для яхтсменов / С. С. Надломов. – М.,: Моркнига, 2012. – 102 с.
136. Памятка яхтсмена. – Москва, 1947. - 24 с.
137. Парусный спорт: Справочник. – Москва, 1980. - 48 с.
138. Справочная книжка для яхтсмена. - Санкт-Петербург, 1895. - 10 с.
139. Справочник по управлению яхтой: выбор лодки, оборудование, оснастка, палубные механизмы, причаливание, удержание на плаву / авт.-сост. Маланов И.Б. –Изд : Харвест, – Минск, 2007. – 128 с.
140. Сто великих спортсменов. – М.,: Вече, 2012. – 431 с.
141. Энциклопедический словарь по физической культуре и спорту. – М.,: Сабля – Яхт-клуб. – Т. 3. – 1963. – 423 с.

Иностранные справочные издания:

142. «Baltic», Yacht-Club (Riga). Statuten-Entwurf / Rigaer Yacht-Club. - Riga, 1878. – 8 p.
143. Grell G. Das Kleine Segelbuch : [Alles vom Segelsport] / Mit den Zeichn. von Age Nissen. – Hamburg: Broschek & Co., Cop.1938. – 206 p.
144. 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.
145. 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.
146. Lohmann R. Wie sagt der segler ...? : Vollständiges Taschenwörterbuch der sportseglersprachemitsachlichen Erläuterungen und

wortgeschichtlichengedächtnishilften / Von dr. Richard Lohmann. – Berlin : R. C. Schmidt & Co., 1925. – 112 p.

147. Sporty wodne w rekreacji / Akad. wychowaniafiz. we Wrocławiu; pod red. Ryszarda Błachy. – Wrocław: Wydaw. AWF we Wrocławiu, 2004. – 185 p.
148. Wojciech Liponski. World Sports Encyclopedia / Liponski Wojciech // USA: MBI, 2003. – 596 p.

**Приложение:
Приложение № 1**



Форма командора Эстляндского императорского яхт-клуба

Источник: 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.).

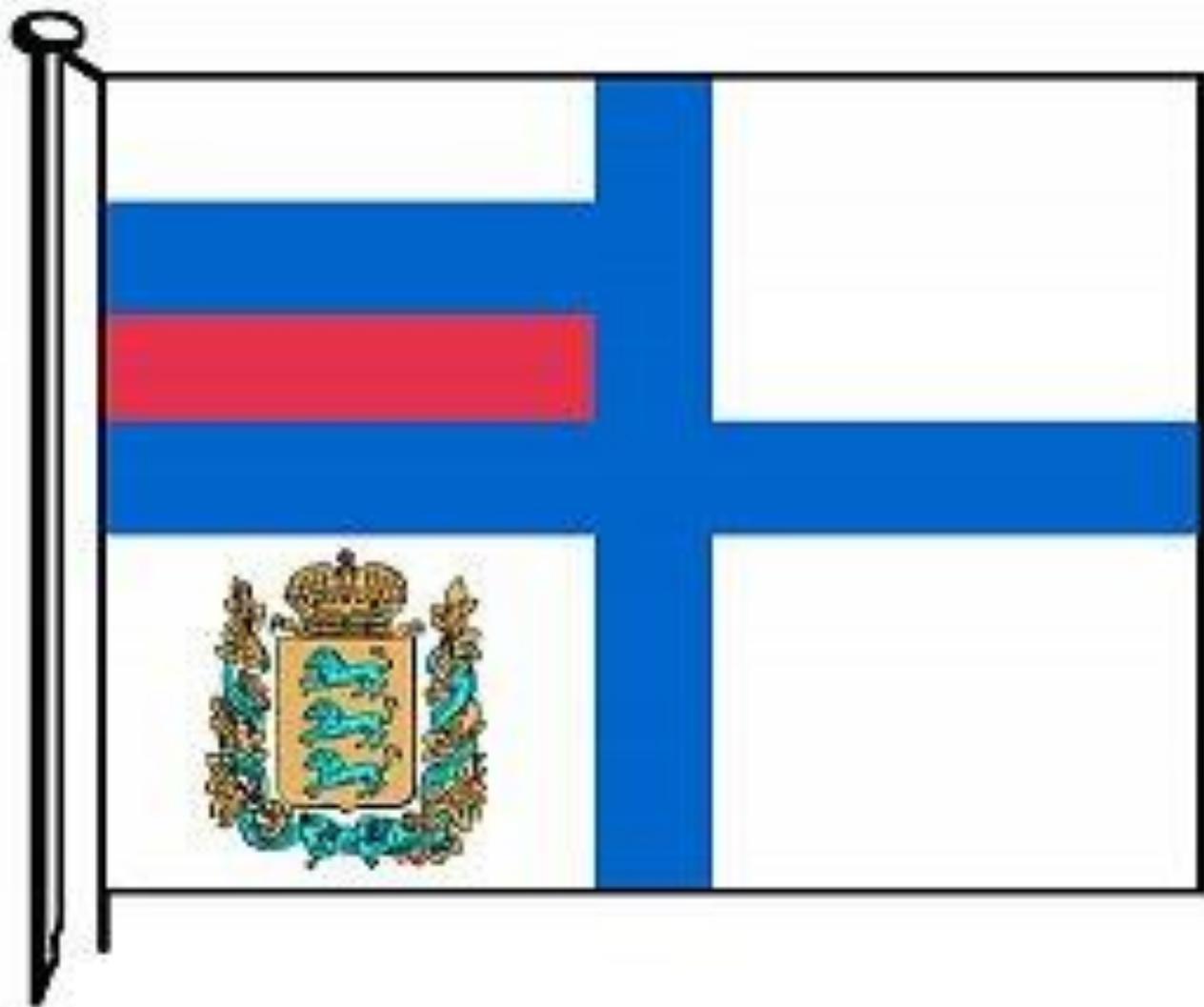
Приложение № 2



**Форменное пальто действительного члена Эстляндского
императорского яхт-клуба**

Источник: 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.).

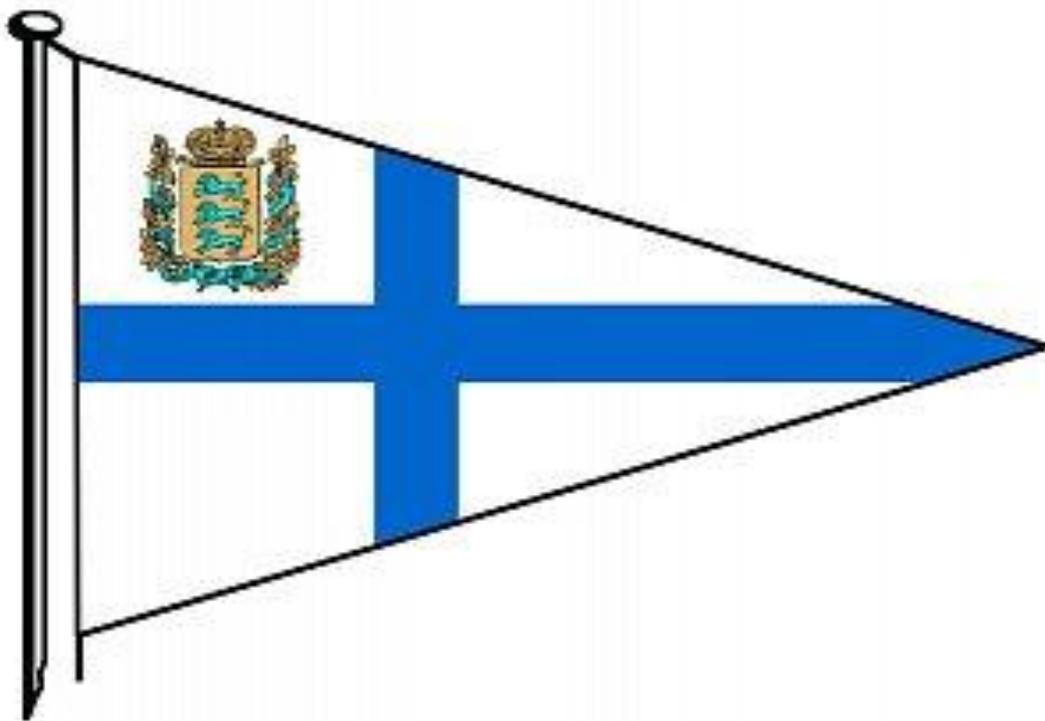
Приложение № 3



Кормовой флаг Эстляндского императорского яхт-клуба

Источник: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов

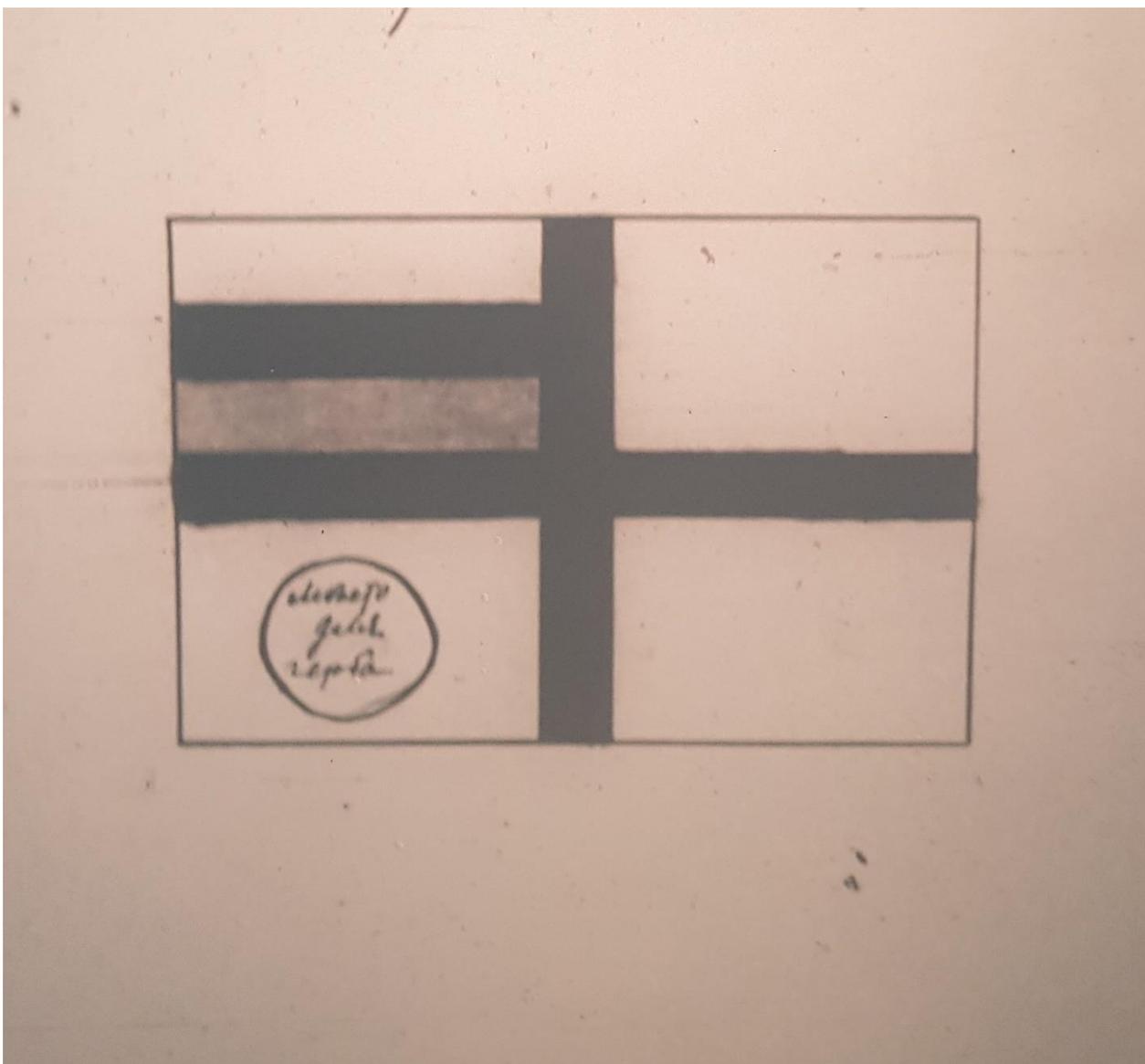
<https://web.archive.org/web/20100706085057/http://book.nationalclass.ru/encyclopedia/Estlyandskiy-Imperatorskiy-yaht-klub/> (Дата обращения 12.09.2020 г.).

Приложение № 4**Стеньговый флаг Эстляндского императорского яхт-клуба**

Источник: 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.).

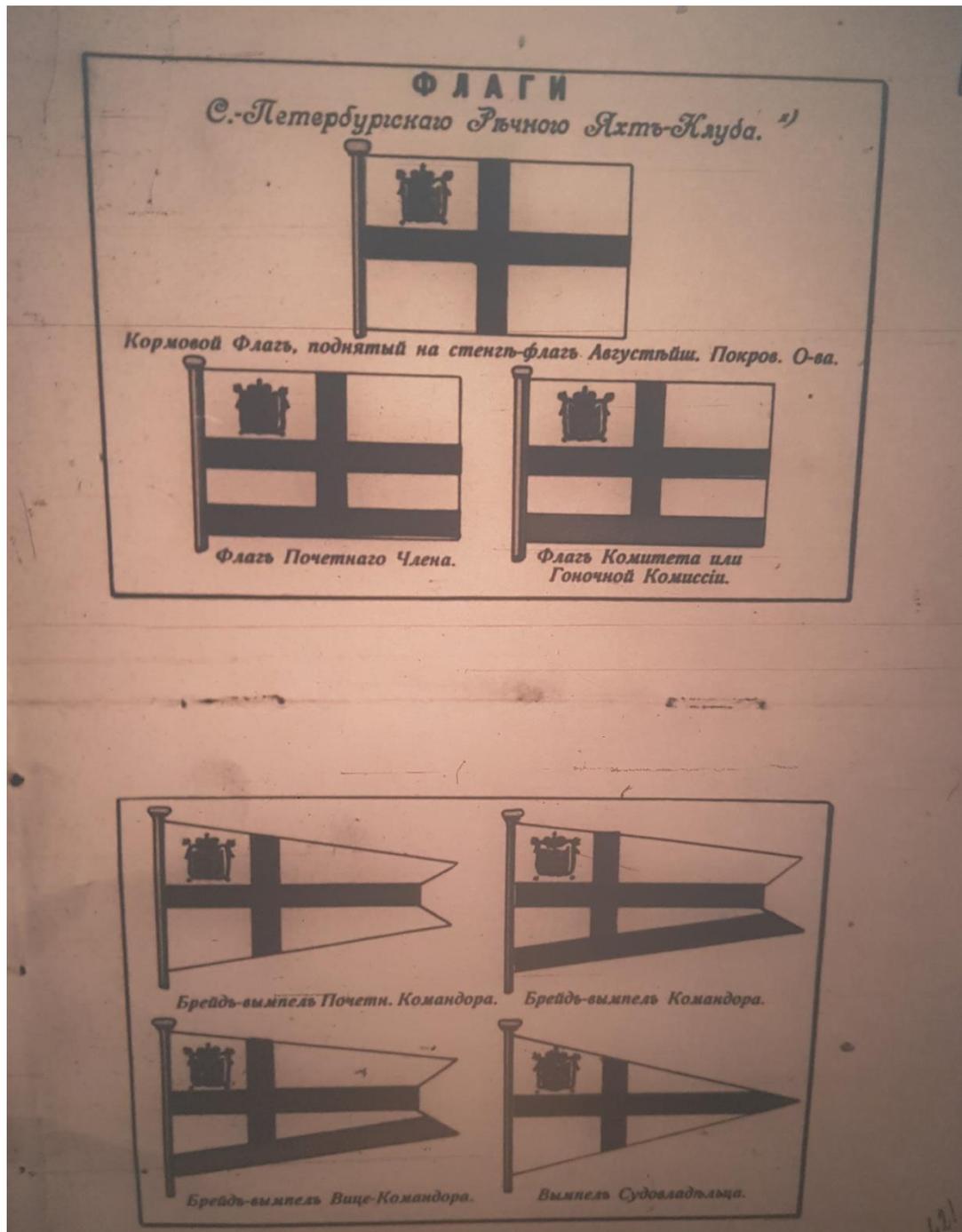
Приложение № 5



**Корсовой флаг судов яхт-клубов и обществ любителей мореплавания,
проект морского министерства России**

Источник: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Л. 5.

Приложение № 6



Флаги Санкт-Петербургскаго речнаго яхтъ-клуба

Источник: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Л. 19.

Приложение № 7



Флаг Санкт-Петербургскаго студенческаго яхт-клуба

Источник: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4039. Л. 257.

Приложение № 8

— 63 —

Форма объявленія I.

Главному Командиру NN порта.

Отъ Члена NN Императорскаго Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Имѣю честь довести до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, что я предполагаю отплыть въ море сего числа на собственной моей яхтѣ (NN), на которой экипажъ состоитъ изъ Командира (или Шкипера) NN и матросовъ (NN), и служители (NN).

NN рейдъ,
Іюня . . дня 19 . . года.

Объявление главному командиру порта о времени отплытия яхты

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. — Ревель, 1910. - С.

Приложение № 9

Форма Объявленія II.

Главному Командиру NN порта.

Отъ Члена
 Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Имѣю честь довести до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, что я сейчасъ возвратился изъ портовъ (NN) на собственной моей яхтѣ (NN), на коей экипажъ состоитъ изъ Командира (или Шкипера) NN и матросовъ (NN); сверхъ того прибыли на моемъ суднѣ пассажиры (NN) и служители (NN).

При яхтѣ все состоитъ благополучно и больныхъ не имѣется.

NN рейдъ,
 Іюня . . дня 19 . . года.

Объявление главному командиру порта о возвращении из плавания

Источник: Устав Эстляндского морского яхт-клуба. — Ревель, 1910. - С.

Приложение № 10

Форма объявленія III.

Главному Командиру NN порта.

Отъ Члена Императорскаго С.-Петербур-
бургскаго Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Имѣю честь довести до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, что получивъ отъ Морскаго Министерства видъ для заграничнаго плаванія, я предполагаю отплыть въ море сего числа на моей яхтѣ (N) и слѣдовать въ порты (NN).

Экипажъ на яхтѣ состоитъ изъ Командира (или Шкипера) NN и матросовъ NN.

Сверхъ того при суднѣ находятся пассажиры NN и служители NN, снабженные особенными узаконенными видами.

NN рейдъ,
Юня . . дня 19 . . года.

**Объявление главному командиру порта об отплытии в заграничное
плавание**

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. — Ревель, 1910. - С.

Приложение № 11

Форма объявленія IV.

Въ NN Таможню.

Отъ Члена Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Имѣю честь увѣдомить Таможню, что получивъ отъ Морскаго Министерства видъ для заграничнаго плаванія, я предполагаю отплыть въ море сего числа на моей яхтѣ (N) и слѣдовать въ порты (NN).

Экипажъ на яхтѣ состоитъ изъ Командира (или Шкипера) NN и матросовъ NN.

Сверхъ того при суднѣ находятся пассажиры NN и служители NN, снабженные особенными узаконенными видами.

NN рейдъ,
Юля . . дня 19 . . года.

**Объявление для портовой таможни об отплытии в заграничное
плавание**

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. — Ревель, 1910. - С.

Приложение № 12

Форма объявленія V.

Главному Командиру NN.

Отъ Управляющаго яхтою (N) принадлежащею Члену Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Я нижеподписавшійся, Командиръ или Шкиперъ NN, Управляющій яхтою (N), величиною въ (00) тоннъ вслѣдствіе приказанія (владѣльца оной яхты или) Члена Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба (NN), предполагаю отплыть въ море сего числа на оной яхтѣ и слѣдовать въ портъ (NN).

Экипажъ на яхтѣ (NN), состоитъ изъ Штурмана (NN), матросовъ (NN) и служителей (NN).

Примѣчаніе. По этой же формѣ, въ отсутствіе члена Клуба, Командиры или Шкипера подаютъ всегда объявленія и въ Таможни.

Кронштадтскій рейдъ

Юля . . . дня 19 . . . г.

Объявление главному командиру порта от владельца судна о составе экипажа

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. – Ревель, 1910. - С.

Приложение № 13

Форма объявленія VI.

Главному Командиру NN порта.

Отъ Управляющаго яхтою (N), принадлежащею Члену Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Я нижеподписавшійся Командиръ (или Шкиперъ) NN, Управляющій яхтою (N), величиною въ (00) тоннъ, вслѣдствіе приказанія (владѣльца оной яхты или) Члена Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба (NN), прибылъ на ней сего числа (или вчерашняго) изъ такого то порта въ (00) дней.

Экипажъ на яхтѣ состоитъ изъ Штурмана (NN), матросовъ (NN) и служителей (NN).

При яхтѣ все состоитъ благополучно и больныхъ не имѣется.

Примѣчаніе. По этой же формѣ, въ отсутствіе члена Клуба, Командиры или Шкипера подаютъ всегда объявленія и въ Таможни.

Кронштадтскій рейдъ,
Сентября . . дня 19 . . г.

**Объявление главному командиру порта о времени, проведенном в
заграничном плавании**

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. — Ревель, 1910. - С.

Приложение № 14

Форма объявленія VII.

Главному Командиру NN порта.

Отъ Управляющаго яхтою (N), принадлежащею Члену Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба NNN.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Я нижеподписавшійся Командиръ (или Шкиперъ) NN, Управляющій яхтою (N), величиною въ (00) тоннъ, получивъ отъ Морскаго Начальства видъ для заграничнаго плаванія, предполагаю, вслѣдствіе приказанія (владѣльца оной яхты или) члена Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба (NN), отплыть въ море сего числа на оной яхтѣ и слѣдовать въ портъ (N).

Экипажъ на яхтѣ (N) состоитъ изъ Штурмана (NN), матросовъ (NN) и служителей (NN).

Примѣчаніе. По этой же формѣ, въ отсутствіе члена Клуба, Командиры или Шкипера подаютъ всегда объявленія и въ Таможни.

Кронштадтскій рейдъ,
Іюля . . дня 19 . . г.

Объявление главному командиру порта о пункте следования в плавании.

Источник: Устав Эстляндскаго морскаго яхт-клуба. – Ревель, 1910. - С.

Приложение № 15



**Рудольф Иванович фон Гернет.
Первый командор Эстляндского морского клуба**

Источник: 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.).

Приложение № 16

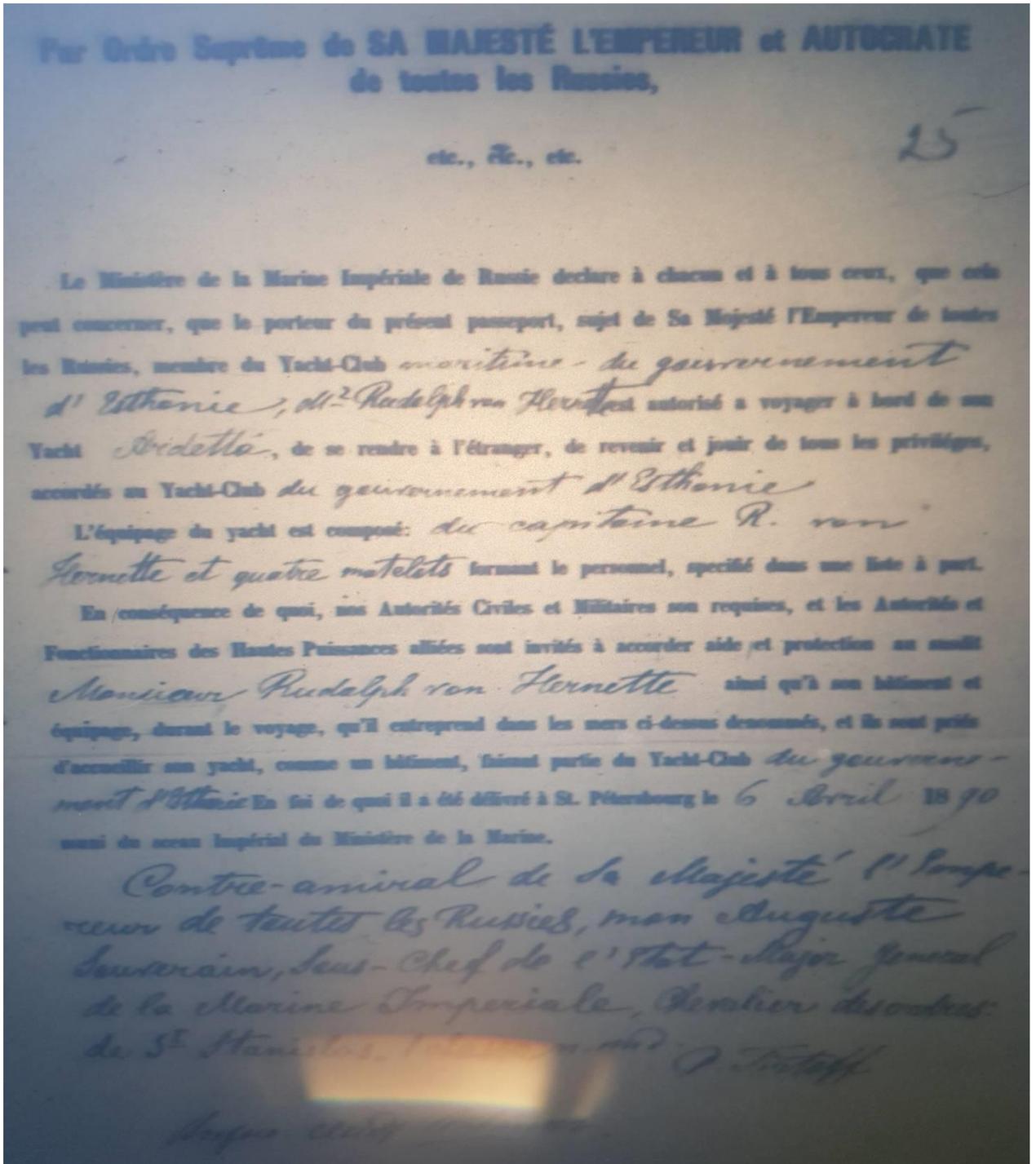


Августейший покровитель Эстляндского Императорского яхт-клуба, генерал-адмирал Российского Императорского флота, великий князь Алексей Александрович

Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Алексей_Александрович

(Дата обращения 12.09.2020 г.)

Приложение № 17



Разрешение на заграничное плавание экипажу яхты «Ардетта»,
принадлежащей Эстляндскому Императорскому яхт-клубу

Источник: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 619. Л. 25.

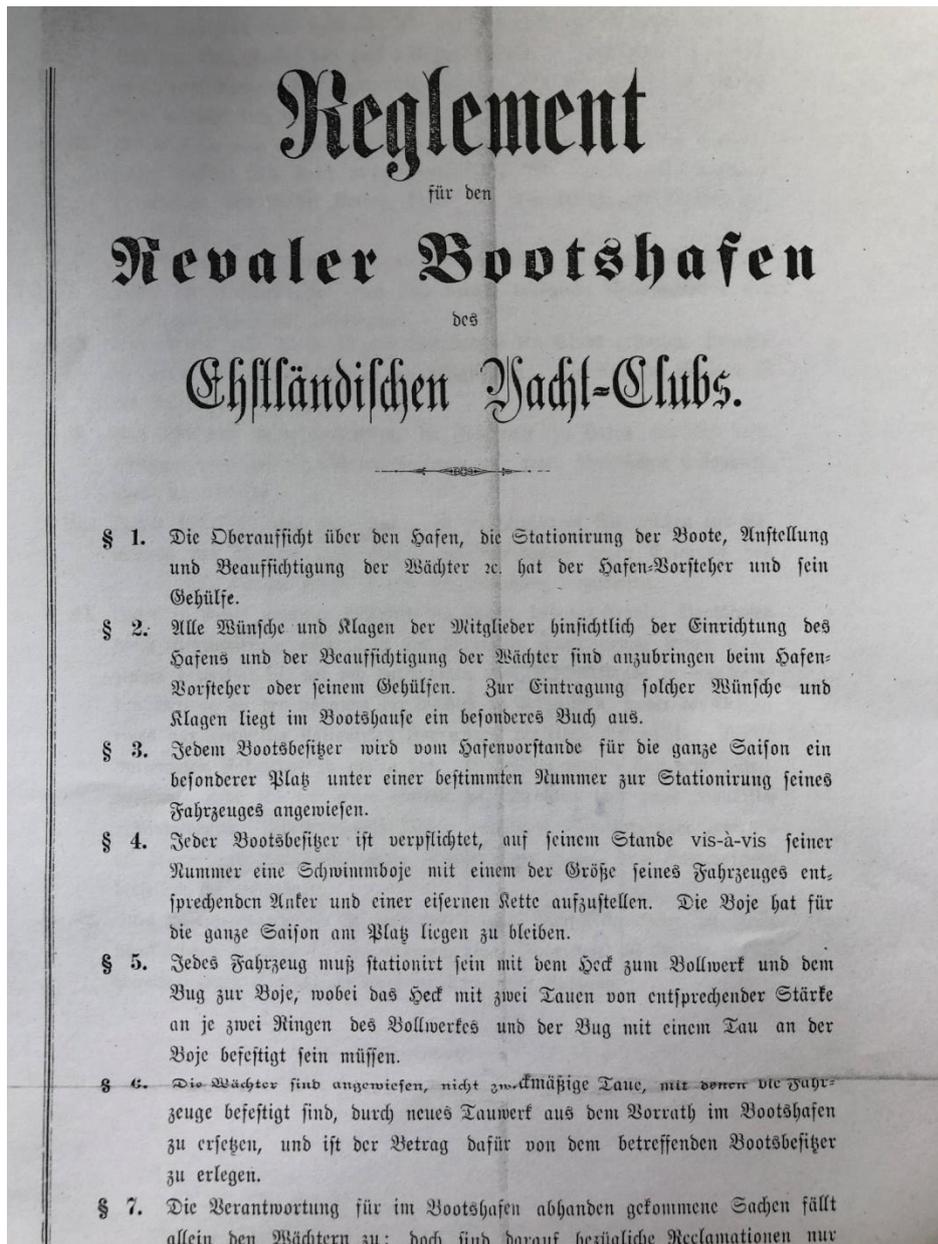
Приложение № 18



Кубок на приз гонки «Рогервик», учрежденный Э.Тайбе

Источник: 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.).

Приложение № 19



**Правила управления Ревельской гаванью
на немецком языке**

Источник: Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1891. – С. 1.

Приложение № 20

Jahi omaniku herra

ja madruse wähel

tehaſſe ſellega järgmine waſtaſtikune tööleping:

Serra wõtab

..... oma jahi peale

madruse teeniſtufeſſe 19..... fõiduaja peale, ſee on,

..... funni

..... (.....) rbl.

kuupalga eeft, miſ iga kuus-el kuupäewal maſſetaſſe.

Teeniſtufeſſe aſtuw madruſ kojuſtab ennafſ kõiſ

herra

kui jahi kapteni käſud täitma, nõnda kuidas kaubalaewadel

maſwad ſeaduſed ſeda nõuawad, millede järel madruſ

kõiſide teeniſtufeſſ tema ſüü läbi ette tulnud hooletuſte

eeft waſtutab.

Peale ſelle kojuſtab ennafſ madruſ

..... kindlaſte kõiſ järg-

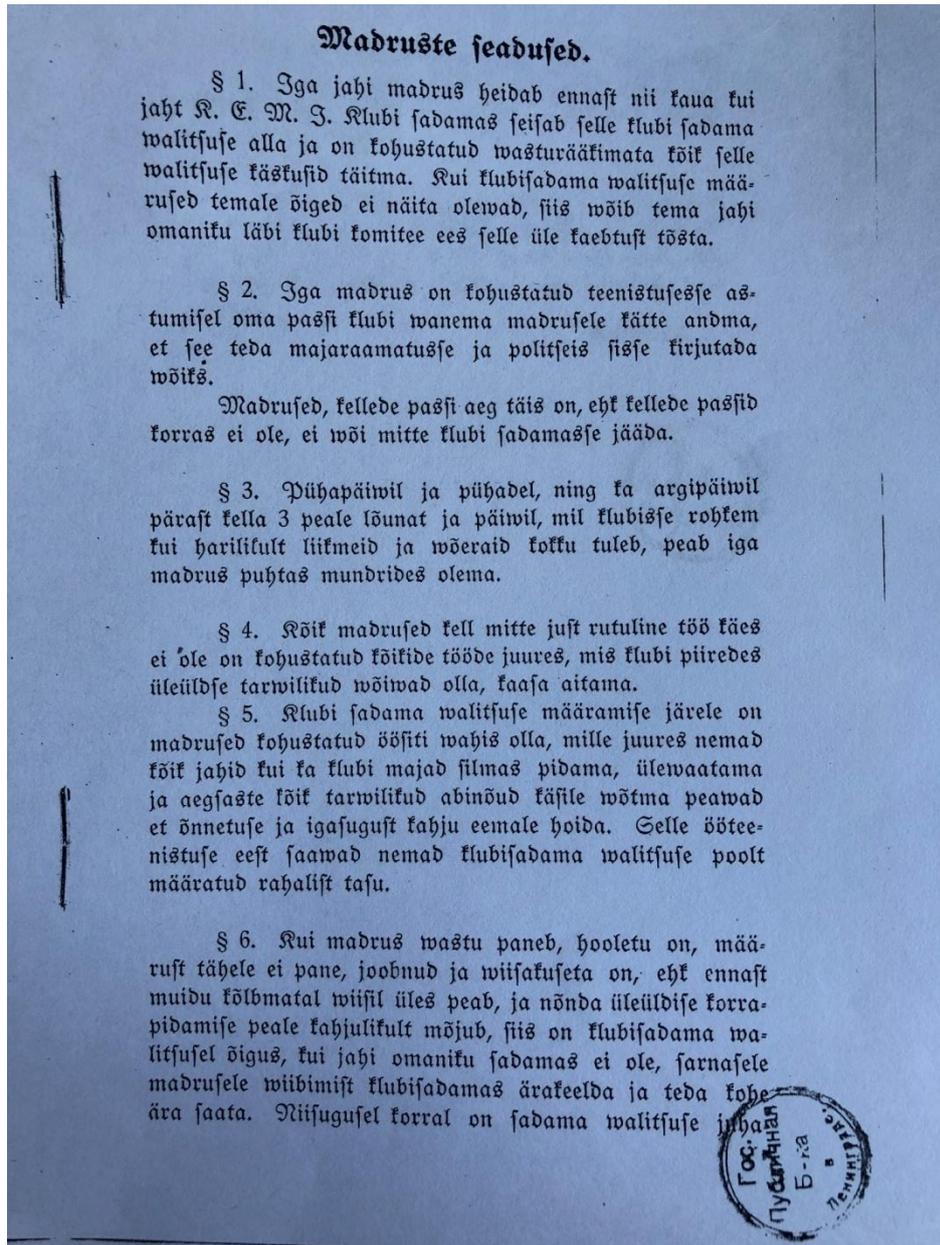
miſi Reiſerliku Ceſtimaa Mere Jahtklubi ſadama ſeaduſi

täitma:

**Договор найма для матроса Эстляндского Императорского яхт-клуба
на эстонском языке**

Источник: Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – С. 3.

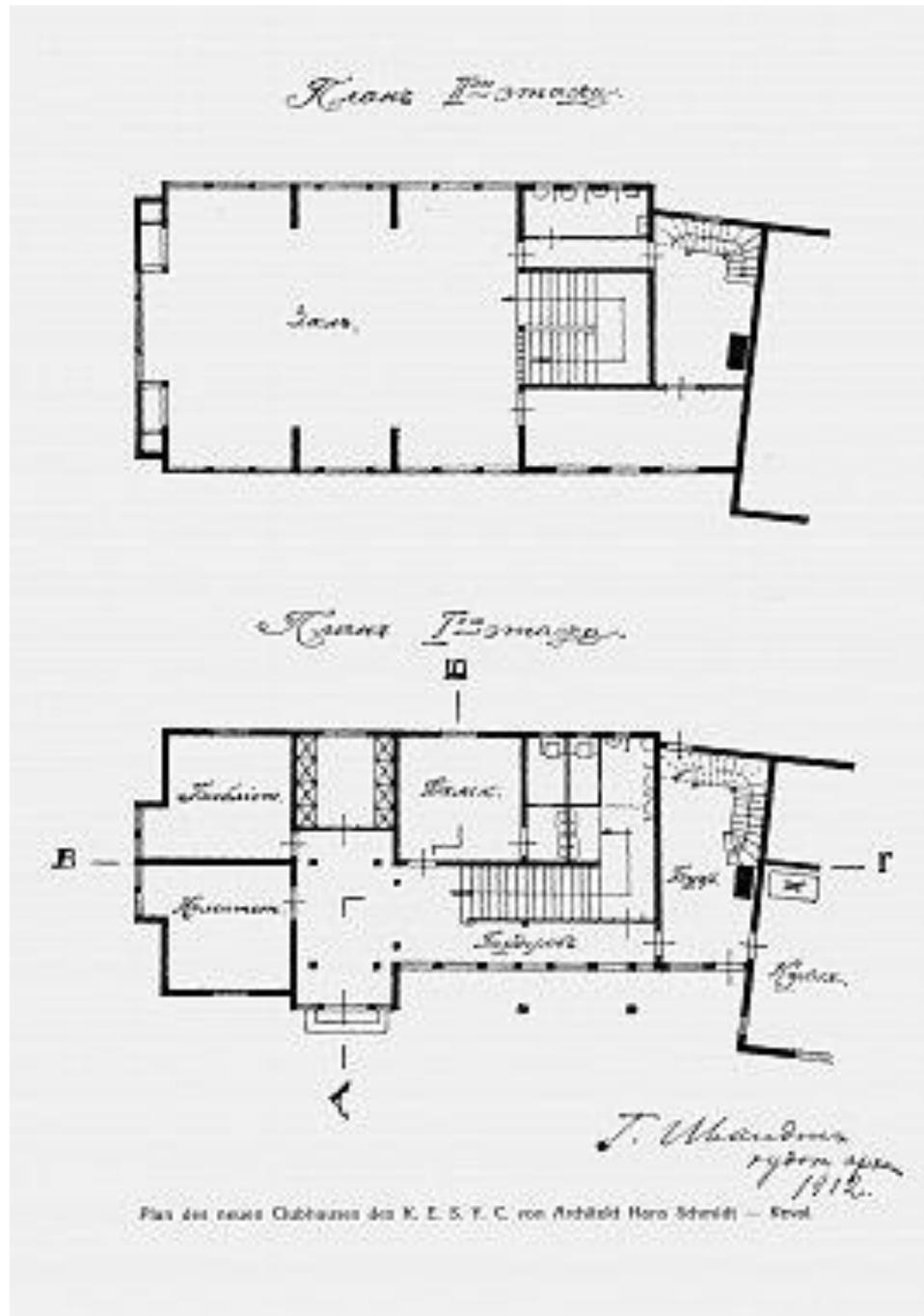
Приложение № 21



Должностные обязанности наемных матросов Эстляндского Императорского яхт-клуба

Источник: Эстляндский морской яхт-клуб. Правила для управления Ревельской гаванью Эстляндского яхт-клуба. – Ревель, 1914. – С. 5.

Приложение № 22



План нового главного здания Эстляндского морского яхт-клуба, 1912 г.

Архитектор Г. Шмидт

Источник: 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.).

Приложение № 23



**Командующий флотом Балтийского моря, почетный член
Эстляндского Императорского яхт-клуба, адмирал Н.О. фон Эссен**

Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Эссен,_Николай_Оттович_фон

Приложение № 24



**Начальник штаба флота Балтийского моря,
контр-адмирал Л. Б. Кербер**

Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Кербер,_Людвиг_Бернгардович

Приложение № 25



**Адмирал германского флота А.Ф. фон Тирпиц, неоднократно
беседовавший в начале XX в. с членами Эстляндского яхт-клуба И.Э.
Фалем и В. Жираром**

Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Тирпиц,_Альфред_фон