

Императорский и Невский яхт-клубы:

Долгое время яхты в России оставались привилегией членов императорской фамилии и самых родовитых дворянских семей. Однако в XIX веке ситуация изменилась, а к началу следующего столетия любителей водного спорта, морских путешествий и парусных гонок стало так много, что повсеместно стали возникать добровольные объединения – яхт-клубы.

Первым из них был Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб, созданный по образцу английского Королевского яхт-клуба, который Николай I посетил в 1844 году во время своего официального визита в Англию. Инициатором создания в России первого яхт-клуба стал страстный любитель морских путешествий А.Я. Лобанов-Ростовский. 25 сентября 1846 года устав яхт-клуба был подписан самим императором.

В состав Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба вошли видные петербуржцы – контр-адмирал М.А. Путятин, И.А. Рибопьер, граф И.А. Шувалов, князь Б.Д. Голицын, граф Ф.К. Апраксин. В числе почетных членов состояли адмиралы Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазарев – первооткрыватели Антарктиды, в середине XIX века занимавшие видные посты в Морском ведомстве, а также адмирал Ф.П. Литке – исследователь Северного Ледовитого океана, инициатор создания Рус-



Императорский яхт-клуб в дни празднования 200-летия Санкт-Петербурга. Фотография сделана в мае 1903 г.

блеск и роскошь предреволюционной эпохи

Наталья Митина



Внизу:

Гонки яхт. Худ. Н.М. Конди Младший. 1842 г.
Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.



нее, в устав было внесено добавление, указывающее, что в клуб могут быть приняты только потомственные дворяне. Число членов клуба не должно было превышать 125 (правда, лимит соблюдался не всегда).

В клуб принимали по баллотировке, причем если число желающих превышало число вакансий, то избирались по очереди, в том порядке, в котором они записались как кандидаты. В основном, это были представители военной элиты, придворные чины, представители дипломатических служб других государств. Выдвижение кандидатов (как правило, 10-15 человек) происходило

ского Географического общества и его вице-председатель, командир Кронштадского порта, граф Л.Л. Гейден, адмирал, военный губернатор и командир порта города Ревеля, адмирал Б.А. Глазенапп, глава Гидрографического департамента, Главный командир Архангельского порта и военный губернатор города.

Почетными (и непременно) членами Императорского яхт-клуба были управляющие Морским министерством: князь А.С. Меншиков, Н.М. Чихачев, Ф.К. Авелан и др. Самым знаменитым государственным деятелем, также числившимся в почетных членах Императорского яхт-клуба, был гофмейстер императорского двора Петр Аркадьевич Столыпин.

За всю историю существования клуба, его членами были 12 представителей Императорской фамилии. Первым Почетным Председателем клуба стал вел. кн. Константин Николаевич. По уставу, Почетным председателем могла быть только одна особа.

Клуб возглавлял Командор, который избирался на год членами яхт-клуба и Высочайше утверждался в звании по представлению Морского министерства. Он командовал эскадрой судов яхт-клуба. Морское министерство утверждало любое изменение в Уставе клуба, принятое на Общем собрании. Первым командором клуба был кн. А.Я. Лобанов-Ростовский (1846-1858 гг.) После него за командора подписывался Михаил Атрыганьев. В 1866 году командором был граф И.А. Рибопьер. В 1891 году клуб возглавлял министр Императорского двора и уделов И.И. Воронцов – Дашков, в 1895 – П.А. Черевин. В течение 1903 – 1912 годах во главе клуба стоял министр Императорского двора и уделов генерал-адъютант барон В.Б. Фридерикс.

Членами клуба по уставу могли быть только дворяне, и это было его исключительной особенностью, принципиально отличавшей его от других яхт-клубов, открывших свои двери для лиц всех сословий. Позд-



Гонки яхт «Учеба» и «Практика».
Худ. Г.В. Горшков. 1940 г.
Центральный военно-морской музей,
Санкт-Петербург.

на Общем собрании, которое в конце XIX – начале XX века проходило обычно в середине февраля.

Вступительный взнос был самым большим среди российских яхт-клубов – он составлял 250 рублей, а годовой – 100 рублей серебром. К началу XX века размер каждого из взносов стал составлять 200 рублей. Временные члены платили 100 рублей за 6 месяцев. Временное членство было рассчитано, в основном, на иностранцев. Русский дворянин мог быть временным членом только однажды.

Член клуба должен был иметь парусную яхту водоизмещением не менее 20 тонн (позднее, в 1857 году норма была понижена до 10 тонн). Если у вступавшего в клуб дворянина яхты временно не было, то он обязан был ее приобрести в течение двух лет (во время Крымской войны 1853–1856 годов этот пункт по высочайшему повелению не действовал и срок был отложен). По Уставу 1857 года, члены клуба, не имевшие яхту, должны были ежегодно помимо взноса платить так называемый «налог за безяхтность», составлявший 25 рублей серебром. В том же году в Устав была добавлена новая статья: «В случае войны, члены Яхт-клуба, имеющие суда, обязываются, по первому востребованию Правительства, явиться с своими яхтами куда назначено будет, для принятия участия в военных морских действиях».



Каждая яхта, принадлежавшая члену Общества, получала номер, начиная с № 10 (таковой была шхуна «Рогнеда», принадлежавшая командору). Яхты с №№ 1 по 9 должны были принадлежать Членам Императорской фамилии. В 1847 году в клубе числилось 16 яхт, водоизмещением от 30 до 257 тонн. По уставу 1846 года приделка к яхте механического двигателя или паровой машины имело следствием ее немедленное исключение из списков клубных судов. Устав в редакции 1857 года это уже позволял, но с условием, что на время гонок будут использоваться только паруса.

Владелец яхты мог держать для ее обслуживания военную команду во главе с офицером в звании не выше лейтенанта, или гражданскую команду во главе со шкипером. Команды получали жалованье от Морского

ведомства, а также «столовые деньги» от владельца. Количество провизии на яхте должно было соответствовать аналогичным показателям во флоте.

Устав яхт-клуба предусматривал форму. «Членам... присвоится фрак зеленый, с таким же отложным воротником и с якорем на воротнике, шитым золотом; пуговицы на сих фраках иметь золотые, с матовой серединой, полированным бортом и якорем по флотскому образцу. Шкиперам... полагается такой же фрак, но с накладным бронзовым якорем... как членам, так и шкиперам... иметь фуражки с золотым галуном, во всю ширину околыша и кокардою, по образцу военной». Со временем она несколько менялась. В 1857 году Устав регламентировал членам клуба белые жилеты и зеленые брюки. В ряде случаев допускалось носить треугольную шляпу (видимо, вместо фуражки) и кортик. Пальто шилось по образцу флотских офицеров, но без погон, зато с маленькими золотыми якорями с короной, «вышитых на углах открытых лацканов». К началу XX века форма была уже синего цвета. Члены клуба, служившие в Армии или на Флоте, не имели права носить мундир, предписанный членам не служащим, а носили свой военный.

Был регламентирован «кормовой белый флаг с синим крестом и гюйсом

В Устав была добавлена новая статья: «В случае войны, члены Яхт-клуба, имеющие суда, обязываются, по первому востребованию Правительства, явиться с своими яхтами куда назначено будет, для принятия участия в военных морских действиях».

№	Имя	Фамилия	Чинъ	Званіе	Возрастъ	Место житія
1	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	48	С. Петербургъ
2	Генералъ-Адмиралъ	Александръ	Генералъ	Адмиралъ	45	С. Петербургъ
3	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	42	С. Петербургъ
4	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	37	С. Петербургъ
5	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	35	С. Петербургъ
6	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	32	С. Петербургъ
7	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	28	С. Петербургъ
8	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	25	С. Петербургъ
9	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	22	С. Петербургъ
10	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	18	С. Петербургъ
11	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	15	С. Петербургъ
12	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	12	С. Петербургъ
13	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	9	С. Петербургъ
14	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	6	С. Петербургъ
15	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	3	С. Петербургъ
16	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
17	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
18	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
19	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
20	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
21	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
22	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
23	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
24	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
25	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
26	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
27	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
28	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
29	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ
30	Генералъ-Адмиралъ	Владимиръ	Генералъ	Адмиралъ	0	С. Петербургъ



Табель членов и судов Императорского яхт-клуба. Петербург, 1852 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

в верхнем углу, и стеньговый флаг, треугольный, белый, с синим крестом и Императорской короной посередине». Кормовой флаг, поднимаемый на стеньге вместо стеньгового, рассматривался как Адмиральский, стеньговый флаг с двумя косицами был командорским.

Бесспорной заслугой Императорского яхт-клуба стала организация первых в России гонок яхт. Первые гонки состоялись 8 июля 1847 года к западу от Толбухина маяка, на замкнутой треугольной трассе, протяженностью 12 миль. Участие в них приняли 7 яхт, самой большой была «Королева Виктория» (шхуна Государя Императора Николая I), водоизмещением 257 тонн, а самой маленькой – «Ученик» в 51 тонну. Победителем стала 107-тонная яхта «Варяг» (тендер князя Б.Д. Голицына), завоевавшая приз – серебряную вазу.

Состязания сопровождалась иллюминацией флагами, пушечными вы-

стрелами, были довольно зрелищным мероприятием. О них анонсировалось в «Петербургских ведомостях», публиковались репортажи в «Морском сборнике». В то же время, погодные условия значительно искажали заранее разработанный регламент состязаний.

По регламенту, за час до начала гонки должен был даваться сигнал пушечным выстрелом, по которому каждая яхта, участвующая в состязании, должна поднять свой позывной вымпел, взамен обыкновенного стеньгового флага Общества. Яхты должны направляться к старту. За полчаса до гонки раздавался второй выстрел, после которого не занявшие своего места яхты лишались права участвовать в предстоящей гонке. Третий выстрел означает начало состязаний. Первая яхта в гонке должна была за два часа до захода солнца достигнуть последнего маячного судна перед адмиральским (т.е. перед судном, на котором засе-

дает гоночная комиссия). В противном случае гонка откладывалась на другой день.

Впоследствии подобные гонки стали регулярно проводить не менее двух раз в год. Тендеры¹ соревновались в Невской губе, а большие яхты – между Кронштадтом и островом Сескар. Несколько раз в гонках участвовали черноморские яхтсмены, которым обратно приходилось возвращаться вокруг Европы. Гостями петербургского яхт-клуба бывали также яхтсмены из Англии. Яхты Императорского яхт-клуба ходили и в дальние плавания. Тендер «Нереида» (130 тонн) в 1846 году первым совершил плавание из Кронштадта вокруг Европы в Севастополь, а на следующий год возвратился обратно.

В 1851-1852 годах шхуна «Рогнеда» (160 тонн) Лобанова-Ростовского прошла из Санкт-Петербурга в Пернамбуку (Бразилия) и обратно. В 1853 году Лобанов-Ростовский задумал уже кругосветное плавание, но в Рио-де-Жанейро, куда «Рогнеда» пришла 2 февраля 1854 года, английские военные корабли, получив известие о начале Крымской войны, блокировали яхту. Плавание пришлось прервать, а шхуну продать с торгов.

Спортивная жизнь Императорского яхт-клуба была прервана Крымской войной 1853-1856 годов. Последние гонки клуба состоялись в 1859 году.

Если спортивная жизнь в клубе продолжалась в течение сравнительно недолгого времени, то дальние плавания и увеселительные прогулки культивировались все время существования организации. Не обходи-

¹ Тендер (англ. tender, от tend – обслуживать) – тип парусного судна с косым парусным вооружением, имеющего одну мачту и бушприт, на которые ставятся грот, стаксель и один-два кливера. Тендеры используются как самостоятельно, так и для доставки на берег пассажиров большой яхты, которая по тем или иным причинам не может подойти к причалу или пляжу. Тендер – не просто лодка, выполняющая определенные задачи, но и в большой степени «визитная карточка» яхты и ее владельца. Класс и качество тендера должны соответствовать высокому классу самой яхты.

Несмотря на почти полное отсутствие как таковой спортивной деятельности во второй половине XIX – начале XX в., яхт-клуб не был равнодушен к водному спорту. Как оговаривалось в Уставе, он «не устраивает гонок, но участвует в устройстве гонок с другими яхт-клубами» и «присуждает медали собственникам и строителям паровых, моторных и парусных яхт русской постройки за лучшие яхты».

лось и без несчастных случаев. Так в 1875 году в проливе Бьеркезунд погибли 3 яхты.

Начиная с 1860-х годов все большее место в жизни Императорского яхт-клуба стала занимать светская жизнь. Впрочем, несмотря на почти полное отсутствие как таковой спортивной деятельности во второй половине XIX – начале XX века, яхт-клуб не был равнодушен к водному спорту. Как оговаривалось в Уставе, он «не устраивает гонок, но участвует в устройстве гонок с другими яхт-клубами» и «присуждает медали собственникам и строителям паровых, моторных и парусных яхт русской постройки за лучшие яхты».

Главной достопримечательностью клуба стал его ресторан, размещавшийся здании яхт-клуба на Большой Морской. Для клуба был заказан сервиз с монограммой «ИЯК» (Императорский яхт-клуб), выполненной старославянским шрифтом. Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб был, пожалуй, единственным, регламентировавшим порядок обеда: «Час обеденного времени назначается Общим собранием. Горячие кушанья после 2-х часов ночи могут подаваться во все комнаты клуба, кроме газетной; Холодные же могут быть подаваемы во всякое время и во все без исключе-

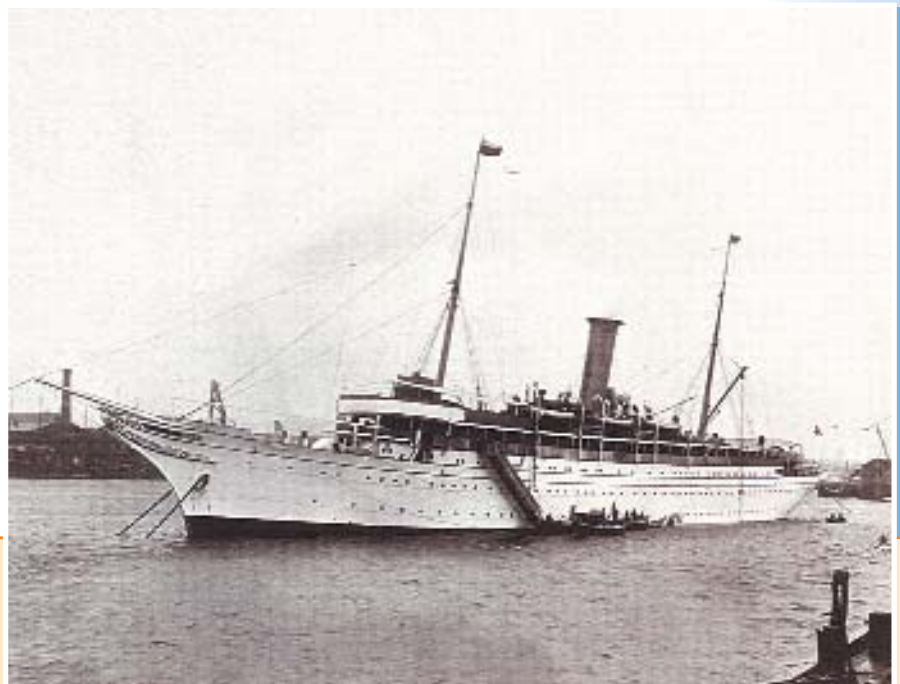
ния комнаты». Уникальной особенностью клуба была и регламентация табакокурения. Оно разрешалось везде, кроме столовой комнаты в определенные Общим собранием часы. Нарушители этого правила штрафовались на 25 рублей. В настоящий ритуал превратилось для членов клуба распитие вина. Самым часто употребляемым вином здесь было «Марсалу». На него специально подписывались, и по подписке оно стоило 1 рубль 45 копеек за бутылку. Процесс подписки на вино в начале XX века регулировался Комитетом, причем предварительно в определенный срок следовало внести задаток – 50 копеек, а по

Серебряный жетон
Гельсингфорского
яхт-клуба.
Петербург, начало
XX в.
Государственный
музей-заповедник
«Петергоф»,
Санкт-Петербург.



Серебряный
жетон яхты
«Зарница».
Петербург,
1915 г.
Государственный
музей-заповедник
«Петергоф»,
Санкт-Петербург.

получении бутылки – остальную сумму. Для не уплативших своевременно 50 копеек «терялось право получения Марсалы. Отпуск гг. членам, не подписавшимся на Марсалу, может производиться по требованиям на дом только лишь по мере возможности и по 1 р. 65 коп. за бутылку», т.е. на 20 копеек дороже, чем по предварительной подписке, и то без гарантии.



Яхта на Неве.
Фотография 1900-х гг.



Великие князья Алексей Александрович, Александр Михайлович и управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф.К. Авелан на катере. Фотография 1900-х гг.

Также в здании клуба на Большой Морской находились буфет, комнаты для отдыха, чтения и игр. Судя по отчетам начала XX века, самыми популярными играми были кегли, карты и бильярд. В клубе имела библиотека, причем, были специально регламентированы правила хранения и выдачи на дом печатных материалов (во многом, близкие к современным). Газеты можно было брать на дом на неделю, журналы – на месяц.

Императорский яхт-клуб положил начало не только парусному любительскому спорту в России, но и отечественному любительскому яхтостроению. «Александра» и «Опыт», построенные по чертежам С.О. Бурачека в Архангельске и П.О. Шанца в Кронштадте, оказались более быстроходными, чем пришедшие на международную гонку в Петербург в 1852 году английские яхты. Трудами этих и других конструкторов в России были разработаны типы спортив-

ных парусных судов. Появились и специализированные верфи по их постройке.

Если в первые годы существования в клубе числилось около 20 яхт, то позднее, в связи с тем, что спортивная жизнь стала постепенно уступать место светской, их количество стало снижаться. В 1901 году в составе клуба числились только 10 крупных морских яхт, среди них парусно-винтовые – «Тамара» великого князя Александра Михайловича, супруга сестры Николая II Ксении, и «Зарница» великого князя Михаила Александровича, брата императора, а также паровая яхта «Заря», принадлежавшая графу С.А. Строганову. Владелец знаменитого Строгановского дворца служил во флоте с 1877 по 1885 год, а в 1891 и 1893 годах на яхте «Заря» плавал в зарубежных водах.

Также в списках Императорского яхт-клуба около 40 номеров всегда были зарезервированы. Эти «пустые» номера предназначались, в основном, для членов Императорской



Яхта морского министра «Нева».
Фотография 1900-х гг.

фамилии и для иностранных почетных членов. В списках суден яхт-клуба числились известные императорские яхты. Представитель яхты Государя Императора всегда по должности входил в состав комитета и гоночной комиссии клуба.

В 1840-1850-х годах самой известной императорской яхтой, участвовавшей в гонках Императорского яхт-клуба, была «Королева Виктория». В списках клубов она числилась под №2. В начале XX века в клубе состояла яхта Государя-Императора «Никса», яхта вдовствующей императрицы Марии Федоровны «Царевна», а также две яхты великих князей – «Тамара», принадлежавшая великому князю Александру Михайловичу (почетному председателю клуба на рубеже веков), и «Зарница» великого князя Михаила Александровича.

Традиционно тесно связанный с Императорским домом, Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб полностью прекратил свою деятельность в 1917 году.

К началу XX века в Петербурге действовали 5 яхт-клубов, в том числе первый Военно-морской клуб, основанный 20 августа 1894 года. Он получил название Невского в память Невского флота, созданного Петром I в 1713 году. Устав клуба был утвержден императором Николаем II (а не министром или губернатором, как в большинстве случаев), что позволило клубу именоваться «Высочайше утвержденным». Статус «Императорского» клуб получить не успел.

Клуб был основан бывшими членами Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба, вышедшими из него вследствие несогласия с его руководством. Ушла группа спортсменов, желавших заниматься яхтингом, тогда как Речной яхт-клуб основное внимание уделял гребному спорту. Владельцы больших судов решили создать общество, «где бы парусный

В списках Императорского яхт-клуба около 40 номеров всегда были зарезервированы. Эти «пустые» номера предназначались, в основном, для членов Императорской фамилии и для иностранных почетных членов. В списках суден яхт-клуба числились известные императорские яхты.



Кубок-приз. Петербург, 1898 г. Фирма К. Фаберже. Мастер И.А. Раппопорт (1851/1852-1917 гг.) Серебро, гравировка, золочение. Высота 39,7 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Кубок получен в качестве наградного приза графами Ф.Г. и Э.О. Бергами за парусную гонку в Петергофе 22 июля 1898 года из рук императора Николая II. Приз был утвержден в день открытия Петергофского порта Невского яхт-клуба 30 мая 1898 года, в день памяти Петра I. Берги прошли дистанцию 23 мили на яхте «Перкун» за 3 часа 52 минуты и 46 секунд. Куплен кубок для приза «у ювелира Фаберже» за 750 рублей.

Справа:
Великий князь Александр Михайлович с супругой великой княгиней Ксенией Александровной в яхт-клубе. Фотография 1900-х гг.

командором. В Комитет яхт-клуба входило 9 человек – командор, 2 вице-командора, секретарь, начальник гавани, казначей, заведующий хозяйством и помещениями, заведующий гонками.

С 5 декабря 1894 года почетным командором Невского яхт-клуба состоял великий князь Александр Михайлович, а его супруга – великая княгиня Ксения Александровна – считалась Августейшей покровительницей. Они должны были предварительно одобрить все вопросы по яхт-клубу, требующие Высочайшего рассмотрения Императора.

В списке учредителей значилось также имя светлейшего князя Георгия Александровича Юрьевского. Почетными членами клуба числились многие особы императорской фамилии – генерал-адмирал Алексей Александрович, великие князья Константин Константинович, Дмитрий Константинович, Петр Николаевич, Георгий Максимилианович, герцог Лейхтенбергский; действительными – представители самых знатных аристократических родов, а также адмиралы и штаб-офицеры русского флота.

спорт мог культивироваться вполне самостоятельно». Это желание было поддержано великим князем Александром Михайловичем.

31 мая 1892 года 20 человек устроили подписку, по которой каждый внес по 200 руб. Было решено подыскать для яхт-клуба место, где могли бы швартоваться и большие суда, и благодаря помощи великого князя Александра Михайловича новому клубу выделили пустые земли на Гуттуевом острове. 30 августа 1894 года в день тезоименитства Александра III, а также покровителя яхт-клуба великого князя Александра Михайловича на Гуттуевом острове был поднят флаг нового яхт-клуба. Тогда же был утвержден Устав яхт-клуба, а первые номера получили большие яхты А.Г. Кузнецова «Форос» и «Надежда», и «Аля» барона К.В. Каульбарса.

Члены клуба получили право собираться в зале «Морского музея». 1 октября 1894 года были избраны члены первого Комитета клуба (вице-командор граф Г.Н. Ностиц, секретарь И.Н. Дьяков; казначей – граф А.Н. Граббе, начальник гавани Ю.А. Нечаев, зав. хозяйством А.И. Звягинцев) и члены Гоночной комиссии (Г.В. Эш, граф В.А. Олсуфьев, Я.Л. Беляев, члены-посредники В.П. Верховский, М.И. Кази, кн. Барклай де Толли-Веймарн, Г.Г. Чертков).

Основным представителем клуба был командор. Первым командором клуба 19 февраля 1895 года был избран граф А.Д. Шереметев. Позднее он отказался от должности, и она по 1909 год была вакантной. В отличие от других яхт-клубов в Невском существовали должности двух вице-командоров, которые избирались из кандидатов, предложенных



В 1899 году почетным членом клуба был избран брат Николая II великий князь Михаил Александрович, а в 1901 году – сам император. Вручение Михаилу Александровичу шелкового почетного флага, вымпела и золотого клубного значка состоялось в Александрии, любимой императорской резиденции.

Взносы в первый период существования клуба были не менее высокими, чем в Императорском яхт-клубе. Для 20 человек – учредителей (при самом начале функционирования клуба) членский взнос составлял 200 рублей, для действительных членов – 150. К 1910 году он был резко понижен – до 30 рублей. Через несколько лет он возрос до 50 рублей.

При клубе было так называемое Зимнее собрание (кают-компания), членами которого могли быть наряду с яхтсменами и гости, причем избирались они по баллотировке на Общем собрании яхт-клуба. «Для

наблюдения за благоустройством и порядком Зимнего собрания, Общим собранием членов яхт-клуба избираются двое старшин из числа действительных членов и до 14 к ним помощников старшин из числа членов Зимнего собрания. Комитетом яхт-клуба вырабатывается и Общим собранием утверждается особая инструкция для старшин и их помощников и правила посеще-

ния Зимнего собрания». На Общем собрании 1 мая 1902 года был введен интересный вид вступительного взноса для членов Зимнего Собрания – 15 рублей и «серебряный столовый прибор установленного образца для буфета собрания, ежегодный – по тридцати пяти рублей».

Члены Невского яхт-клуба носили типичную для большинства клубов форму. Рисунок флагов клуба также

Зимняя стоянка судов яхт-клуба находилась на Васильевском острове в Галерной гавани, летняя – в Петергофе, между военной и Купеческой гаванью, на «меридиане Марли», поблизости от одноименного дворца Петра I в Нижнем парке. Это место, как самое безопасное и удобное на побережье, выбрал Николай II.



Петергоф. Военная гавань.
Спасательная станция. Фотооткрытка,
1910-1915 гг.
Государственный музей-заповедник
«Петергоф», Санкт-Петербург.

располагалась на самом берегу Финского залива, западнее Купеческой пристани, ближе к Собственной даче Александра II. Соседний участок принадлежал старшему брату Л.Н. Бенуа, также действительному члену яхт-клуба, – Михаилу, закончившему Морское училище и совершившему кругосветное плавание в 1880-1883 годах. На даче Михаила Николаевича, сохранившейся до настоящего времени, была устроена небольшая пристань, напротив которой стояла яхта. В клубе числился также офицер Гвардейского экипажа, акварелист и рисовальщик, вольнослушатель Академии художеств В.В. Игнациус, запечатлевший на своих маринах многие военные корабли и императорские яхты.

В 1909 году в клубе состояло 44 действительных члена, среди которых была одна женщина – княгиня Анна Александровна Голицына. Это была не единственная женщина в истории клуба. Так, ранее, в 1902 году, его членом была графиня М.А. Стенбок-Фермор. В Невском яхт-клубе состояли многие известные в русской истории деятели армии и флота. Например, прославленный флотоводец и ученый вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Некоторые члены Невского яхт-клуба состояли в других яхт-клубах и парусных обществах. Так, член Комитета Невского клуба граф В.А. Олсуфьев возглавлял Санкт-Петербургский парусный кружок (позднее – яхт-клуб). Н.П. Козлов, член Невского яхт-клуба, в 1908-1909 годах воз-

не отличался оригинальностью. Правда, Невский яхт-клуб имел собственный знак. В центре его был круг, поле которого было заполнено Российским триколором, на котором красовался якорь и наложенные на него буквы «НЯК». Над этим кругом – пятиконечная звезда. Снизу, справа и слева круг обрамляет веночек, доходящий до середины высоты звезды.

Зимняя стоянка судов яхт-клуба находилась на Васильевском острове в Галерной гавани, летняя – в Петергофе, между военной и Купеческой гаванью, на «меридиане Марли», поблизости от одноименного дворца Петра I в Нижнем парке. Это место, как самое безопасное и удобное на побережье, выбрал Николай II. Участок был предоставлен петергофским Дворцовым управлением в аренду на все время существования яхт-клуба, с условием сохранить там ресторан для публики. На расширенной береговой полосе оборудовали пляж, подвели питьевую воду, построили несколько зданий – для зимнего размещения команды, летнюю дачу и кают-компанию для членов клуба. Новый ресторан, сооруженный вместо прежнего «Бельвю» и отданный по контракту на пять лет владельцу известного петер-

бургского ресторана «Медведь» французскому предпринимателю Лаказу, получил название «Петергофский медведь». Строительные и организационно-технические работы в клубе частично субсидировались правительством.

Главным направлением в деятельности Невского яхт-клуба были гонки, преимущественно парусные. Они делились на обязательные, которые устраивались на приз Императора и Их Высочеств (проходили 22 июля), и не обязательные, которые устраивались Комитетом клуба по мере возможности.

22 июля 1898 года на Петергофском рейде состоялась большая парусная гонка. Главный императорский приз получили графы Берги, выигравшие соревнование на яхте «Перкун», построенной в 1896-1897 годах. Наградой стал памятный кубок, увенчанный двуглавым орлом, исполненный мастером Ю.А. Раппопортом и имевший клеймо фирмы К. Фаберже.

Одним из трех судей соревнований состоял представитель знаменитой художественной династии Бенуа, выдающийся русский архитектор Леонтий Николаевич Бенуа. Его дача, построенная в 1890-1891 годах,

Серебряный портсигар – приз Санкт-Петербургского яхт-клуба.
Мастер-ювелир Н.Ф. Кемпер. Петербург, 1892-1908 гг.
Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.



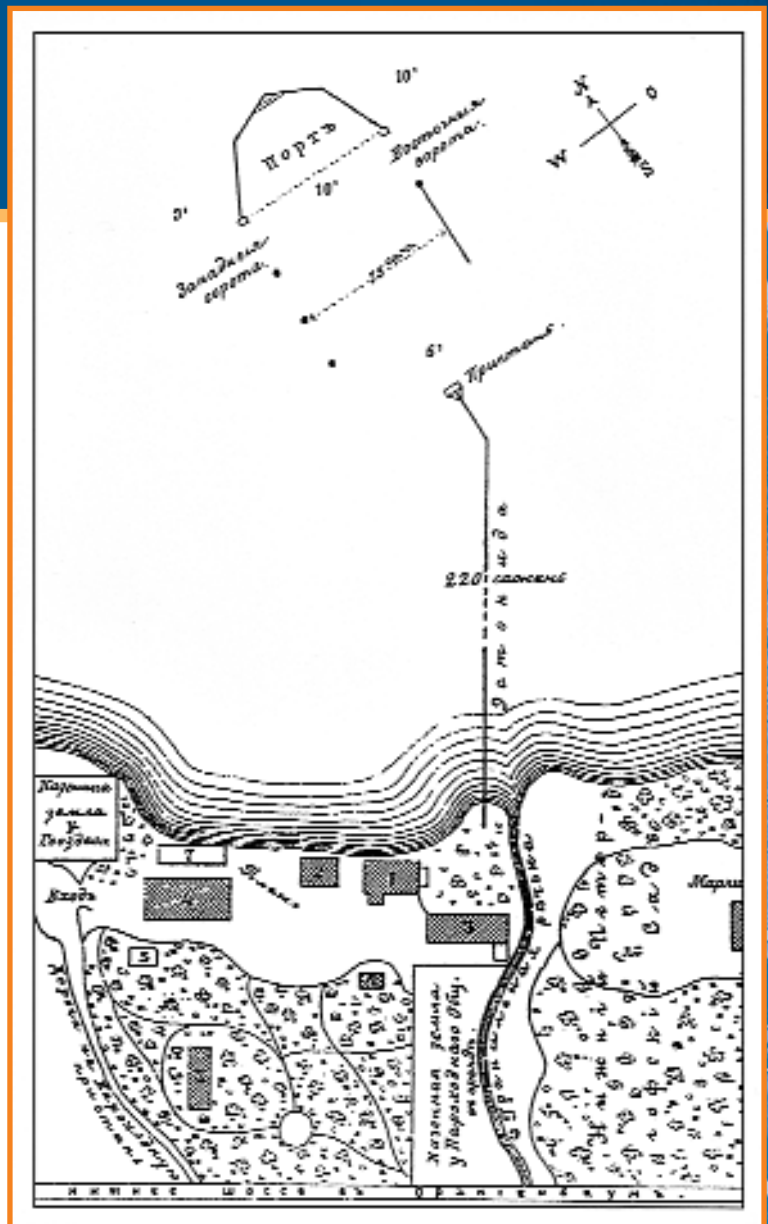
План Петергофского яхтенного порта для летней стоянки судов Невского яхт-клуба.

главлял Парусный клуб. Действительным членом Невского яхт-клуба был В.В. Арнольд, который состоял в Речном яхт-клубе, был ответственным секретарем Российского парусного гоночного союза (одним из учредителей которого, кстати, были Невский и Петербургский парусный яхт-клубы), а также был командором Стрельнинского яхт-клуба. В целом же, клуб, несмотря на свою известность, не был многочисленным.

Невский яхт-клуб был инициатором первой в России Выставки судоходства и проходившего тогда же Первого всероссийского съезда деятелей по водному спорту (1897 год). Выставку посетил Император и изъявил желание, чтобы такие мероприятия проходили периодически, а также имели международный характер.

Невский клуб поддерживал и научную работу. Его флаг по Высочайшему повелению поднимался на судах «Андрей Первозванный» и «Заря», отправлявшихся в научные экспедиции на Север. В мастерской яхт-клуба также была выполнена шхуна «Александр Ковалевский», отправленная Императорским обществом Естествоиспытателей в научную экспедицию на Мурманский берег.

При Петергофском порте действовала Школа плавания под парусами, которая считалась «краеугольным камнем деятельности Невского яхт-клуба по развитию любви к Морскому спорту среди подрастающего поколения». Она получила Высочайшее разрешение 10 июля 1900 года. Школа состояла из Совета, куда входили члены Невского яхт-клуба, а также специально приглашавшегося заведующего. Курс был двухгодичный и продолжался в течение двух навигаций – с 15 мая по 15 августа. Занятия проводили, в основном, флотские офицеры.



После 1917 года Невский яхт-клуб, как и другие элитарные столичные клубы, прекратил свою деятельность. Его помещения были заняты Петроградским морским клубом, который, став профсоюзным, превратился в «водно-спортивную станцию» молодежи Васильевского острова. Позднее, во второй половине XX века, там разместился яхт-клуб Ленинградской военно-морской базы.

После 1917 г. Невский яхт-клуб, как и другие элитарные столичные клубы, прекратил свою деятельность. Его помещения были заняты Петроградским морским клубом, который, став профсоюзным, превратился в «водно-спортивную станцию» молодежи Васильевского острова.