

РАЗВИТИЕ ЯХТ-КЛУБОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Рассматривается развитие яхт-клубовского движения в Санкт-Петербурге от первых указов Петра I и принудительного распространения маломерных судов среди жителей города до создания в XIX в. элитных яхт-клубов. Исследуются история развития флагов различных клубов, темы, связанные с гонками профессиональных спортсменов и рыбачьих сойм, с проведением красочных праздников на воде, делается вывод о необходимости развития этого здорового вида спорта и в наше время.

Ключевые слова: яхт-клуб, Петр I, Санкт-Петербург, флаги.

V. Dolbnin

THE DEVELOPMENT OF YACHT CLUB MOVEMENT IN SAINT-PETERSBURG

The development of the yacht club movement in Saint-Petersburg from Peter I ordinances and compulsory distribution of small size vessels among the citizens till the establishment of elite yacht clubs in the XIX century. The development of different clubs' flags, races of professional sportsmen and fish soimas, colorful water pageants are described. The conclusion is drawn that it is necessary to develop this healthy sport.

Keywords: yacht club, Peter the First, Saint Petersburg, flags.

В XIX в. сначала в Англии, а затем и в других странах появился новый тип легких быстроходных судов — яхты, рассчитанные на максимально возможную скорость хождения под парусами. Владельцы таких судов объединялись в яхт-клубы, закрытые для непосвященных, имеющие свой флаг, герб, печать, а зачастую и официально утвержденную форму одежды. Тщательность отбора новых членов клуба, строгость устава и беспрекословное подчинение старшему, равенство всех членов независимо от сословия, титула, занимаемой должности или финансового положения, развивало среди яхтсменов дух товарищества и взаимопомощи. На территории яхт-клубов запрещалось употребление спиртных напитков, курение, игра в карты и другие азартные игры, бранные выражения. Следует различать спортивные яхты от «придворных», построенных для царствующих особ, а иногда и ими собственноручно. Так, плотник Петр Михайлов (Петр I) участво-

вал в строительстве одной из первых в России придворных яхт — «Екатерина» и уже в качестве корабельного мастера руководил постройкой яхты «Liebe» (Любовь). Поскольку придворные яхты предназначались для плавания по Балтийскому и Черному морям царствующих особ, они имели существенные особенности в виде максимальных удобств пассажиров, великолепия отделки салонов, дорогих, а зачастую специально для данной яхты созданных столовых приборов и сервизов. В России первым «яхтсменом» был, конечно, сам Петр I. Непонятно, откуда у него, москвича, не видевшего от рождения ничего крупнее и многоводнее чем Москва-река и Переяславское озеро, такая страсть к водной стихии, кораблям. Да и само место, выбранное им для строительства новой столицы, как нельзя лучше подходило для развития мореплавания. Широкая и глубокая Нева, многочисленные реки, речушки, протоки, прорытые каналы, отсутствие мостов —

все благоприятствовало судоходству. Указы царя обязывали жителей Санкт-Петербурга иметь в обязательном порядке какое-либо средство передвижения по воде и использовать его в повседневной жизни как «телеги или кареты на суше, содержать в целости и отвечать за него». 4 июля 1710 г. Петр I повелел комиссару Ивану Степановичу Потемкину смотреть, «чтобы всех чинов люди, которые в Петербурге обретаются, во время ветра ездили Невою рекою на судах парусами, под штрафом» [27, с. 8]. Было «велено всем жителям выезжать на Неву на экзерцидию по воскресениям и праздникам: в мае по 3 часа, в июне по 4 часа, в июле по 3 часа, в августе по 3, в сентябре по 2, в октябре по 2 часа» [10, с. 44]. Указы подкреплялись раздачей «в Петербурге разным лицам и местам безденежно, в вечное и потомственное владение 141 судно со всеми принадлежностями, яхты, буера, торнхоуты, рабиты, верейки, баржи, стоившие весьма значительной, особенно по тому времени, суммы — 125 199 рублей с обязательством, чтобы владельцы их починивали и вновь делали уже на свой счет. Постановив вместе с тем, чтобы все они в воскресные дни по данному сигналу собирались кататься по Неве» [27, с. 8].

Ф. В. Берхгольц отмечал в 1721 г.: «Здесь так заведено, что если в двух или трех определенных местах города вывешиваются флаги, то все барки и верейки или, смотря по флагу, все яхты, торншхоуты и буеры должны собираться по ту сторону реки у крепости. Для неявившихся по тому знаку положен большой штраф» [2, с. 109]. Собрание этих судов называлось «Невским флотом», а командующий над ним — Невским адмиралом! Таким образом, в 1718 г. был учрежден «Невский флот», для которого Петром I был создан особый регламент и сигналы, а затем и отличительный флаг. Назывался он флагом «яхт и буеров» и представлял собой «узкую полосу вдоль флагштока из треугольников белого, сине-

го и красного цветов, от которой шли горизонтальные полосы: две узкие, белая и синяя, затем — одна широкая красная и под нею — три снова узкие полосы — белая, синяя и красная» [6, с. 6].

Ежегодные торжественные открытия в мае и закрытия глубокой осенью навигации собирали под этим флагом на Неве тысячную флотилию частных судов. Знаток «забытого прошлого окрестностей Петербурга» Михаил Иванович Пыляев воспроизводит атмосферу водного праздника во времена Петра I. «Все суда, под опасением значительного штрафа, должны были собраться близ Петропавловской крепости. По пушечному выстрелу флотилия выступала в поход. Адмирал Апраксин открывал шествие своею яхтою, имевшею для отличия красный с белым флаги. Никто не смел опередить его или уехать без его позволения. Потом следовала императорская шлюпка, где находились государыня и великие княжны, а рулем правил сам Петр, одетый в белое матросское платье. На некоторых лодках ставились качели; лодки эти должны были подъезжать к гуляющим, спрашивая, нет ли желающих позабавиться. У богатых вельмож была с собою и музыка.

Такое множество судов, стройно следовавших одно за другим, из которых некоторые были вызолочены, украшены резьбою и внутри обиты красным или зеленым бархатом, с широкими золотыми позументами по краям, плавные взмахи гребцов, звуки труб, валторн и литавров очаровывали слух и зрение. Катанья обычно оканчивались Стрельной, где уже были готовы закуски, вина, чай и прочее» [11, с. 211].

Показывая пример подданным, царь сам в любую погоду ходил под парусами. «Вода кажется его истинной стихией, его часто видят целый день плавающим на яхте, буере или шлюпке и упражняющимся в плавании под парусами. В этом деле его едва ли превзойдет кто-либо. Эта страсть настоль-

ко сильна, что Его Величество видят на воде и в дождь, и в снег, и в любую погоду, какой бы она ни была» [20, с. 67]. Финляндский швед Ларс Юхан Эренмальм, волею судеб оказавшийся в 1711–1712 гг. в Петербурге, «с величайшим удивлением наблюдал, как он (Петр I. — *В. Д.*) осенью, когда ветер валит мачты и поднимается буря, целый день плавал по реке Неве, причем без отдыха, хотя погода ему порой довольно сильно препятствовала; насытившись этим развлечением, царь шел на своем буере или в шлюпке в Кронштадт» [26, с. 95].

Преемники Петра Великого уделяли мало внимания развитию речного судоходства, но, благодаря специфике городской среды, в Санкт-Петербурге насчитывалось большое количество быстроходных яликов и вереек, вместительных шлюпок и разнообразных барж, перевозивших людей и грузы по всему Санкт-Петербургу водным путем. «В 1912 г. около 20% площади столицы было занято водными пространствами, протяжение рек и каналов достигало 135 верст» [4, с. 32]. Поэтому неудивительно появление в нашем городе яхт-клубов, объединявших любителей мореплавания.

Первый в России высочайше утвержденный яхт-клуб Санкт-Петербурга был открыт в 1846 г. и официально именовался Императорский Санкт-Петербургский яхт-клуб. В него входили представители высшей аристократии и чинов флота.

Почетным председателем клуба был его императорское высочество вел. кн. Константин Николаевич, владелец Стрельны и будущий генерал-адмирал. В 1846 г. ему шел двадцатый год. Почетными членами этого действительно элитного клуба состояли: начальник Главного морского штаба его императорского величества, генерал-адъютант, адмирал князь Александр Сергеевич Меншиков; генерал-адъютант, генерал от кавалерии Василий Алексеевич Перовский; командором клуба назначили кня-

зя Александра Яковлевича Лобанова-Ростовского.

Членами комитета были: контр-адмирал Путятин — представитель яхты Государя Императора; граф Андрей Павлович Шувалов; князь Борис Дмитриевич Голицын; граф Федор Степанович Апраксин.

Несмотря на многочисленных представителей знати и высших морских начальников, между членами клуба царила атмосфера дружеского взаимопонимания, равенства и уважения. Один из членов клуба, скрывшийся под псевдонимом Влас Ловлас, следующим образом описывает открытие навигации: «Санкт-Петербургский яхт-клуб открыл свою навигацию 13 мая по обыкновению молебном, поднятием флага на мачте, общим собранием и обедом дружеским, оживленным, веселым, наполненным речами и спитчами, островами и каламбурами» [5, с. 31].

Клуб имел высочайше утвержденный устав, флаг и форму. Членам Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба полагался зеленый фрак с таким же отложным воротничком и с якорем, шитым золотом на воротнике, золотые пуговицы «с матовой серединою, полированным бортом и якорем по флотскому образцу» [21, с. 18]. Позднее было добавлено, что на яхтах разрешается носить белую фуфайку с вышитым гербом посередине или на левой стороне. С 1913 г. была высочайше утверждена новая форма для офицеров, состоящих членами парусных клубов, обществ и кружков. Она была «из синей фуражки яхт-клубовского образца: 1) вместо ремешка носился черный шнур; 2) по краям козырька была вытиснена дубовая ветвь. На фуражке носился значок клуба, в котором офицер состоял. Однобортный синий жилет. Синего цвета пиджак яхт-клубовского фасона на четырех пуговицах, на левом верхнем кармане вышит цветным шелком герб Российской Империи... синие брюки со складкой внизу и черные сапоги или башмаки». Новая форма имела все права

гражданства, то есть офицеру в этой форме разрешался переезд по железной дороге, хождение по городу... но лишь в том случае, если это имело прямое отношение к занятию спортом» [23, с. 14].

Присвоенный яхт-клубу кормовой флаг был утвержден 1 мая 1843 г. и имел на белом поле синий поперечный крест с императорской короной в верхнем крыжевом углу, замененный через несколько лет на гюйс.

Клуб имел свою печать с надписью «Печать Императорского Санкт-Петербургского Яхт-Клуба».

В 1860 г. был основан Санкт-Петербургский речной яхт-клуб. М. Михайлов писал: «В новой деревне помещается петербургский речной яхт-клуб, гонки судов которого бывают ежегодно по большой Невке. Речной яхт-клуб имеет предметом распространения между любителями шлюпочного плавания в Петербурге научных и практических сведений, относящихся до гребных и небольших парусных и паровых судов, а также улучшение их постройки в столице. Вместе с такою полезною целью этот клуб представляет приятное собрание» [7, с. 672].

Первоначально клуб имел белый флаг с темно-синим якорем посередине, а над ним — три пятиугольные звезды. Позднее флаг был изменен, при этом за образец взят флаг Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба с заменой гюйса на герб Санкт-Петербурга.

После этого всем вновь учрежденным российским яхт-клубам присваивался флаг по образцу Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, но с гербом тех городов или губерний, в которых они были расположены. «С начала 1880-х гг. в Петербурге стал заметно усиливаться интерес к парусному спорту. Он привлекал к себе все большее и большее число горячих приверженцев, захватывая новые общественные слои» [8, с. 1]. И в 1887 г. был основан Санкт-Петербургский парусный клуб.

Один из самых многочисленных и демократичных, Санкт-Петербургский речной яхт-клуб имел несколько отделений, в том числе третье — Стрельнинское. Общим собранием 7 мая 1910 г. вместо прежнего знака в виде шестиконечной звезды, темно-красной в дубовом венке, принят был новый знак клуба, представляющий собой герб Санкт-Петербурга с наложенными на него буквами П и К [16, с. 31].

В 1894 г. был высочайше утвержден Невский Яхт-клуб с флагом, у которого на белом поле располагался синий крест, в крыже которого был помещен российский национальный флаг. С 1910 г. этот флаг, но с добавлением в нижнем крыже изображения герба города или губернии, в которых состоит яхт-клуб, стал официальным флагом всех российских яхт-клубов, за исключением вышеупомянутых — Императорского Санкт-Петербургского и Невского [6, с. 6].

В 1902 г. было основано Гаванское парусное общество. В 1908 г. — Стрельнинский парусный клуб. В этом же году — Териокский морской яхт-клуб. В 1910 г. — Студенческий яхт-клуб, согласно уставу которого его членами могли быть только преподаватели и воспитанники высших учебных заведений [9, с. 75]. Как писали журналы того времени, «в Териоках, в Стрельне, Лахте, Дубках, иногда в Петергофе люди катаются всегда, когда им вздумается. Некоторые, наиболее свободные из них, зачастую в течение целого дня не убирают паруса» [9, с. 76].

Несмотря на официальную дату открытия в 1908 г., яхтсменовское движение в Стрельне началось гораздо раньше. Еще в 1893 г. состоялось торжественное открытие Третьего Стрельнинского отделения Санкт-Петербургского парусного кружка. «Было много публики, особенно местных любителей парусного спорта и окрестных рыбаков. В море показывали свое мастерство двенадцать яхт кружка, на рейде стоял паровой крейсер таможенного ведомства

«Нырок» [18, л. 1]». В 1894 г. Стрельнинское отделение, выделившись из Петербургского парусного кружка, стало самостоятельным Стрельнинским парусным клубом.

Стрельнинский клуб сразу же развил бурную деятельность по участию в гонках яхт и обустройству самого клуба. Из восьми гонок, проходивших летом 1894 г. в Санкт-Петербурге, одну устраивал Стрельнинский клуб, «успевший обзавестись маленьким домиком на дворцовой дамбе». Домик ранее принадлежал учрежденному в 1872 г. Российскому императорскому обществу спасения на водах. Руководство Стрельнинского парусного яхт-клуба отличалось поразительной напористостью. Так, 1 января 1908 г. им был заключен договор со Стрельнинским дворцовым правлением о взятии в аренду по 1 января 1911 г. откоса дамбы с восточной стороны протяженностью в 42 погонных сажени, с правом устройства причального плота с годовой оплатой в 50 рублей.

1 января 1909 г. Стрельнинское дворцовое правление уже отдает в арендное содержание парусному клубу «морскую купальню, домик-сарай и дворик, находящиеся на морской дамбе», не считая уже практически всей линии откосов с восточной стороны, за 700 рублей в год. Главной целью взятия всего вышеперечисленного в аренду парусный клуб считал «возможность осуществления его основной задачи:

1. Развитие водного спорта в Стрельне.
2. Оказание помощи в несчастных случаях.
3. Организация в купальнях образцовой школы плавания» [18, л. 2].

1 января 1912 г. парусный клуб получил в аренду уже всю дамбу «со всеми находящимися сооружениями, морскими купальнями, сараем для хранения судов, домиком со службами, устроенным на "уширенной" площадке, у дома корта для лаун-тенниса» Стрельнинского парусного клуба, и, самое

главное, — «устройство калитки при входе на дамбу у границы арендуемых им участков», которую в дни устраиваемых клубом празднеств и гонок он имел право закрывать [14, л. 6].

Впервые в России Стрельнинским парусным клубом были проведены гонки, где «в особых разрядах принимали участие дамы, показавшие себя прекрасными рулевыми». Совместно с Российским обществом рыбоводства и рыболовства были организованы гонки рыбацких лодок — сойм, собравшие на Стрельнинском рейде до тридцати судов.

О популярности этих гонок среди местного рыбацкого населения говорит и постоянно год от года увеличивающееся число их участников.

22 мая 1894 г. — Рыбачья гонка, участвовало 31 судно.

21 мая 1895 г. — Рыбачья гонка, участвовало 35 судов, выдано семь призов.

24 мая 1898 г. — Гонка рыбацких судов, участвовало 38 сойм. Выдано пять призов, один — за лучшее парусное вооружение.

1 июня 1899 г. — Гонка рыбацких судов, участвовало 36 судов. Выдано пять призов, один — за лучшее парусное вооружение.

28 мая 1900 г. — Гонка рыбацких сойм. Участвовало 40 судов при слабом ветре.

Рекорд скорости, зафиксированный во время гонок на Стрельнинском рейде, — три морские мили — рыбацье судно прошло за 32 минуты 14 секунд. Через несколько лет гонки рыбацких судов были прекращены. Официальными причинами этого было то, что они, во-первых, приносили мало усовершенствования в конструкцию рыбацких лодок, во-вторых, простые рыбаки заранее, всеми правдами и неправдами, стремились устранить своих конкурентов из других местностей еще до начала гонок. Скорее всего, основной причиной была вторая. На первую причину можно возразить, что скорость не является главным для рыбацких лодок, а столетия борьбы с морем довели обводы рыбацких

судов и их рангоут до необходимого конструктивного совершенства. В то же время соревнования однотипных судов, зачастую сделанных на одной верфи, показывали прежде всего высокое мастерство в управлении, умение и слаженность действий экипажа. Вообще, в Стрельне к рыбакам было особое отношение. Кроме местных, в Стрельну на лето приезжало до двухсот рыбаков-«осташей» с Селигера. На местном новгородском наречии «ошаш» означало «рыбак». Как писал Владимир Даль: «...в Валдае все рыбаки ошаша» [3, с. 727]. Возможно, это прозвище произошло от грубых непромокаемых рыбацких сапог, пошитых в мастерских городка Осташкова в Тверской губернии.

Знаток старого Санкт-Петербурга А. А. Бахтиаров рассказывал о рыбаках Стрельны: «Недалеко от Петербурга в Стрельне занимаются рыболовством ошаша из Тверской губернии Осташского уезда. До 200 человек рыбаков периодически из года в год приезжают на берега Финского залива для занятия рыбным промыслом. Отправляясь в Петербург, хозяин-рыбак нанимает несколько человек рабочих, платя за лето с 15 марта до 29 июня от 30 до 50 рублей на хозяйских харчах, при этом дорога до Петербурга на хозяйский счет, а назад как знаешь. В Стрельне рыбаки арендуют казенный дом. По прошествии 25 лет по погашении капитала, затраченного на постройку дома, этот последний переходит в собственность рыбаков. Двухэтажный дом стоит на самом берегу моря. Он разделяется на 12 номеров, на каждый номер числится по 3 лодки, плата за номер — 75 рублей за лето. Таким образом, с лодки приходилось по 25 рублей за лето. Ежегодно здесь останавливаются до 35 хозяев со своими рабочими. Ошаша ловят рыбу в районе 10–15 верст вдоль берега и на столько же верст вглубь Финского залива. Во избежание пожара коптилки разбросаны в разных местах на значительном расстоянии друг от друга. Чтобы прокоптить хо-

рошенько сеть, требуется по крайней мере 5–6 дней. Улов рыбы весьма разнообразен. Был случай, когда за один выход в море на утренней зорьке улов лещей составил более 100 рублей. Ежегодно заработок всей артели ошашей достигает 20 000–30 000 рублей» [1, с. 121].

В найденных нами архивных документах рыбаки в Стрельне упоминаются впервые в 1825 г. Тогда вел. кн. Константин Павлович приказал: «Построить в Стрельне на берегу залива у лесной биржи для обсушки рыбаками мереж коптилки длиной 4 и шириной 3 сажени на стульях с рубкою стен в угол с обтесыванием бревен с одной стороны, внутри высота стен — 4 аршина» [13, л. 60]. То есть сооружения были весьма основательными и приносили стабильный доход великокняжеской казне. Так, согласно выданной квитанции, «за обсушку и копчение в казенной коптилке рыбацких мереж с одной лодки брали 12 рублей, полученных Стрельнинским дворцовым ведомством». За «позволение ловить рыбу, за обсушку и копчение в казенной коптилке рыбацких мереж с одной лодки брали 15 рублей» [12, л. 5]. В 1825 г. впервые сообщается и о «постройке жилой для рыбаков избы с сараем» — далекий прообраз специального дома для рыбаков. По-видимому, к концу XIX в. прежняя «рыбацкая изба» своими размерами и комфортом перестала удовлетворять рыбаков. Поэтому для их проживания на арендованной ими у Стрельнинского дворцового правления берегу реки Стрелки у самого моря 11 октября 1855 г. было начато строительство незамысловатого, но удобного и просторного «дома для рыбаков». Первый авансовый взнос на строительство в размере 500 рублей «был отпущен» вел. кн. Константином Николаевичем [15, л. 2].

Стрельнинские рыбаки были влиятельной, относительно богатой и сплоченной прослойкой населения. Они имели свою церковь и часовню, 9 мая каждого года, в день святого чудотворца Николая — по-

кровителя «идуших по зыби», к ней совершался очень торжественный крестный ход, в котором принимали участие в полном составе и члены Стрельнинского парусного клуба. Парусные гонки в Санкт-Петербурге собирали не только русских спортсменов, но и многих известных яхтсменов из-за рубежа со своими яхтами, построенными на верфях Англии, Франции, Германии, Дании. В споре инженерной мысли на скорость и маневренность очень часто — как писали журналы того времени — «иностранцы должны были уступать первенство русским яхтам, созданным русскими конструкторами и построенным на русских верфях» [18, с. 16]. О высоком авторитете петербургских яхтсменов говорит и то, что практически ни один праздник не обходился без показательных выступлений клубов в акватории Невы.

В 200-летие Санкт-Петербурга при торжественной закладке Троицкого моста на Неве в своеобразном «лебедином танце» скользило около шестидесяти яхт с разнообразным такелажем, в том числе две — из Стрельны [16, с. 13].

Анализируя развитие яхтенного спорта в Санкт-Петербурге, специальные журналы единодушно писали, что только «два могучих фактора двигают водный спорт — гонки и крейсерство. Насколько в гонках команды приучаются напряжению своих сил в соревновании с противником, настолько же в дальнем плавании спортсмен привыкает глядеть прямо в глаза опасности, угадывая границы своих возможностей» [17, с. 1].

В 1913 г. состоялось несколько дальних эскадренных плаваний из Кронштадта в порты Финляндии и Дании. В этом походе успех выпал на долю яхты «Титания» Стрельнинского парусного клуба.

Навигация 1913 г. завершилась роскошным балом Императорского речного яхт-клуба 30 ноября в ресторане гостиницы «Астория». «Было более 450 гостей. Молодежь много танцевала. Был очень веселый

котильон со светящимися, мигающими бакенами, позывными, яхтенными вымпелами и международным сводом сигналов. Дамы были буквально засыпаны цветами из вывезенного буера» [21, с. 25].

Это был последний яхт-клубовский бал. Сезон 1914 г. обещал быть одним из самых напряженных по запланированным гонкам и числу участников. Но реализации планов помешала Первая мировая война. Балтика стала опасной для плавания. Словно предчувствуя грядущие военные события, «Петербургская Городская Дума единогласно высказалась за необходимость обратить особое внимание на физическое развитие молодежи» и, прежде всего, на водные виды спорта: греблю, плавание, хождение под парусами, развивающее физическую силу и спортивный дух [22, с. 13].

И как актуально сегодня, почти сто лет спустя, звучат прозорливо-мудрые слова вице-адмирала Фаверо, сказанные на борту флагманского крейсера «Глория» незадолго до Первой мировой войны: «Яхтенный спорт — одно из лучших средств для воспитания моряков флота. Все усилия должны быть приложены к тому, чтобы содействовать развитию яхтенного спорта. Яхтенный спорт — большая помощь морской науке. Это — опытное поле, которое ничего не стоит флоту, но результаты которого приносят ему громадную пользу. Яхтсмены, в большинстве случаев, — люди образованные и со средствами, прилагающие умно все свои познания и приходящие часто к очень интересным открытиям. В парусном спорте сейчас наблюдается масса улучшений в оснастке, парусах, рангоуте — и все эти улучшения обязаны терпеливым и дорого стоящим опытам, произведенным на борту яхт. Яхтенный спорт дает полезные указания относительно конструкции корпусов и установки моторов. Этот здоровый и полезный опыт должен быть всячески поощряем» [24, с. 46].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бахтиаров А. А.* Брюхо Петербурга. Очерки столичной жизни. СПб., 1994.
2. *Берхгольц Ф. В.* Дневник камер-юнкера Фридриха Вильгельма Берхгольца, веденный им в России в царствование Петра Великого в 1721–1725 годы. М., 1902–1903. Ч. III: 1721 г.
3. *Даль В.* Толковый словарь. М., 1935.
4. *Енаклев Ф. Е.* Задачи преобразования Санкт-Петербурга. СПб., 1912.
5. *Ловлас. Влас.* Из записной книжки // Яхта. 1874. № 1.
6. М. Д. Д. О флагах российских яхт-клубов // Рулевой. Апрель, 1913. № 2.
7. *Михайлов М.* Петербург и его окрестности. Северное сияние. СПб., 1862. Ч. III.
8. Петербургский парусный клуб. Юбилейная памятка. СПб., 1912.
9. По поводу пятилетней годовщины Петроградского студенческого яхт-клуба // Рулевой. Апрель—май, 1915. № 4–5.
10. *Пушкин А. С.* Материалы по истории Петра I. М., 1938. Т. X.
11. *Пыляев М. И.* Забытое прошлое окрестностей Петербурга. СПб., 1902.
12. РГИА, ф. 495, оп. 2, д. 1929, 1883.
13. РГИА, ф. 495, оп. 2, д. 1118, 1825.
14. РГИА, ф. 495, оп. 5, д. 5276.
15. РГИА, ф. 537, оп. 1, д. 1558, 1885–1900.
16. Рулевой. Июнь. 1913. № 4.
17. Рулевой. Май № 3, 1913.
18. Санкт-Петербургский Парусный клуб. СПб., 1912.
19. Санкт-Петербургский Парусный клуб. СПб., 1912.
20. Точное известие о новопостроенной его царским величеством Петром Алексеевичем на большой реке Неве и Восточном морекрепости и города Санкт-Петербург // *Беспятых Ю. Н.* Петербург Петра I в иностранных описаниях. 1991.
21. Устав Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба. СПб., 1846.
22. Хроника // Рулевой. Декабрь, 1913. № 10.
23. Хроника // Рулевой. Ноябрь, 1913. № 9.
24. Хроника // Рулевой. Октябрь, 1913. № 8.
25. Хроника // Рулевой. Яхтенный спорт — лучшая школа для флота. Июль, 1913. № 5.
26. *Эренмальм Л. Ю.* Описание города вкупе с несколькими замечаниями // *Беспятых Ю. Н.* Указ. соч.
27. Яхта. 1874.

REFERENCES

1. *Bahtiarov A. A.* Brjuho Peterburga. Ocherki stolichnoj zhizni. SPb., 1994.
2. *Berhgol'c F. V.* Dnevnik kamer-junkera Fridriha Vil'gel'ma Berhgol'ca, vedennyj im v Rossii v carstvovanie Petra Velikogo v 1721–1725 gody. Ch. III, 1721 g. M., 1902–1903.
3. *Dal' V.* Tolkovyj slovar'. M., 1935.
4. *Enaklev F. E.* Zadachi preobrazovanija Sankt-Peterburga. SPb., 1912.
5. *Lovlas. Vlas.* Iz zapisnoj knizhki // Jahta. 1874. № 1.
6. M. D. D. O flagah rossijskih jaht-klubov. Rulevoj. Aprel', 1913. № 2.
7. *Mihajlov M.* Peterburg i ego okrestnosti. CH. III. Severnoe sijanie. SPb., 1862.
8. Peterburgskij parusnyj klub. Jubilejnaja pamjatka. SPb., 1912.
9. Po povodu pjatiletnej godovshchiny Petrogradskogo studencheskogo jaht-kluba // Rulevoj. Aprel'—maj, 1915. № 4–5.
10. *Pushkin A. S.* Materialy po istorii Petra I. M., 1938. T. X.
11. *Pyljaev M. I.* Zabytoe proshloe okrestnostej Peterburga. SPb., 1902.
12. RGIA, f. 495, op. 2, d. 1929, 1883.
13. RGIA, f. 495, op. 2, d. 1118, 1825.
14. RGIA, f. 495, op. 5, d. 5276.
15. RGIA, f. 537, op. 1, d. 1558, 1885–1900.
16. Rulevoj. Ijun', 1913. № 4.

-
17. Rulevoj. Maj, 1913. № 3.
 18. Sankt-Peterburgskij Parusnyj klub. SPb., 1912.
 19. Sankt-Peterburgskij Parusnyj klub. SPb., 1912.
 20. Tochnoe izvestie o novopostroennoj ego carskim veličestvom Petrom Alekseevičem na bol'shoj reke Neve i Vostočnom morekreposti i goroda Sankt-Peterburg // *Bespjatyh Ju. N.* Peterburg Petra I v inostrannyh opisaniyah. 1991.
 21. Ustav Imperatorskogo Sankt-Peterburgskogo jaht-kluba. SPb., 1846.
 22. Hronika // Rulevoj. Dekabr', 1913. № 10.
 23. Hronika // Rulevoj. Nojabr', 1913. № 9.
 24. Hronika // Rulevoj. Oktjabr', 1913. № 8.
 25. Hronika // Rulevoj. JAhtennyj sport — luchshaja shkola dlja flota. Ijul' № 5. 1913.
 26. *Jeremal'm L. Ju.* Opisanie goroda vkupe s neskol'kimi zamechanijami // *Bespjatnyh Ju. N.* Ukaz. soch.
 27. Jahta. 1874.