

DOI: 10.21672/1818-510X-2021-66-1-060-069

КОНФИСКАЦИЯ СУДОВ ИНОСТРАННЫХ ПОДДАННЫХ У РОССИЙСКИХ ЯХТ-КЛУБОВ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Копылов Сергей Николаевич, начальник курса

Военно-воздушная академия имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина
Российская Федерация, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54а
E-mail: ksn.vrn@mail.ru

Статья посвящена конфискации частных судов иностранных подданных во время Первой мировой войны. Рассматриваются случаи конфискации маломерных судов столичной речной полицией и Балтийским флотом. Отдельно уделяется внимание распределению конфискованных судов. Даются сведения о том, что яхты и катера были направлены в Морское училище и прочие нуждающиеся военно-морские соединения. Среди запросов на передачу конфискованных судов необходимо выделить поступившие просьбы от соединения подводных лодок Балтийского флота, подразделения морской артиллерии Кронштадтской крепости, коменданта крепости Перемышль и транспортной флотилии Черноморского флота. Исследуются предпосылки и причины конфискации маломерных плавучих средств и германских и австрийских подданных. Анализируются случаи возврата после конфискации российскому подданному финского происхождения его судна. Прослеживается взаимосвязь между событиями Первой мировой войны и изменениями деятельности российских аристократических яхт-клубов. Изучается история отечественных спортивных организаций и российская история в начале XX в. Кроме того, рассматривается организация российских спортивных организаций в начале XX в. Российские императорские яхт-клубы достаточно неохотно отдавали маломерные суда, принадлежавшие иностранным подданным, официальным властям. В результате столичная речная полиция и Балтийский флот осуществили конфискации у аристократических яхт-клубов парусных и моторных судов, имевших владельцами подданных Германии и Австро-Венгрии.

Ключевые слова: речная полиция, Петроград, яхт-клуб, маломерное судно, Первая мировая война, подданный, Германия, Российская Империя, Австро-Венгрия, частный владелец

CONFISCATION OF FOREIGN NATIONALS ' VESSELS FROM RUSSIAN YACHT CLUBS DURING THE FIRST WORLD WAR

Kopylov Sergey N., Head of the course

Professor N. E. Zhukovsky and Yu. A. Gagarin Air Force Academy
54A Starykh Bolshevikov Str., Voronezh, 394064, Russian Federation
E-mail: ksn.vrn@mail.ru

The article is devoted to the confiscation of private vessels of foreign nationals during the First World War. Cases of confiscation of small vessels by the metropolitan river Police and the Baltic Fleet are considered. Special attention is paid to the distribution of confiscated vessels. Information is given that yachts and boats were sent to the Naval School and other naval units in need. Among the requests for the transfer of confiscated vessels, it is necessary to highlight the requests received from the Baltic fleet submarine connection, the naval artillery unit of the Kroonstad fortress, the commandant of the premise fortress and the transport flotilla of the black sea fleet. The article examines the prerequisites and reasons for the confiscation of small-sized floating vehicles and German and Austrian subjects. The article analyzes the cases of return of the vessel to a russian citizen of finnish origin after confiscation. The relationship between the events of the First World War and changes in the activities of Russian aristocratic yacht clubs is traced. The author studies the history of domestic sports organizations and Russian history in the early twentieth century. In addition, the organization of Russian sports organizations in the early twentieth century is considered. Russian imperial yacht clubs were rather reluctant to give small vessels belonging to foreign subjects to the official authorities. As a result, the Metropolitan River Police and the Baltic Fleet confiscated sailing and motor vessels owned by German and Austro-Hungarian citizens from aristocratic yacht clubs.

Keywords: river police, Petrograd, yacht club, confiscation, small boat, world war I, subject, Germany, Russian Empire, Austria-Hungary, private owner

В период Первой мировой войны у столичных и губернских яхт-клубов российская власть начинает реквизировать суда, принадлежавшие иностранным подданным. Однако не все яхт-клубы спешили передать суда иностранных подданных речной полиции. Например весной 1915 г. столичная речная полиция реквизировала у яхт-клубов ряд маломерных плавсредств:

1. Паровая яхта у германского подданного.
2. Паровой моторный тузик у германского подданного.
3. Паровая яхта у австрийского подданного.
4. Три парусных яхты у австрийских подданных.
5. Две прогулочных гребных шлюпки у германских подданных.
6. Моторный катер у австрийского подданного.
7. Два аутригера у германских подданных.
8. Четыре моторных лодки у германских подданных.
9. Один гребной тузик из красного дерева германского подданного [9, л. 3–3 об].

Среди спортивных и частных организаций, в которых речная полиция произвела реквизиции, необходимо выделить:

- Императорский речной яхт-клуб.
- Петроградское гребное общество.
- Петровский яхт-клуб.
- Тюлевая фабрика.
- Германское акционерное общество.
- Петроградский парусный клуб.
- Невский яхт-клуб.

После конфискации маломерных плавучих средств весной 1915 г. различные военные структуры направили в контору Петроградского порта и речную полицию просьбы об их передаче в пользование.

Наиболее настойчивым среди просителей стали представители Морского училища, осуществлявшие досрочный выпуск гардемаринов военного времени [9, л. 9].

В результате Морское училище получило от речной полиции ряд частных судов, принадлежавших в прошлом подданным Австро-Венгрии и Германии:

1. Две парусных яхты.
2. Одна моторная яхта.
3. Две моторные лодки [9, л. 21].

Затем последовало ещё ряд ходатайств от различных флотских и армейских подразделений:

- для Балтийского флота бригаде подводных лодок были необходимы два моторных катера [9, л. 5];
- для подразделения морской артиллерии Кронштадтской крепости сразу требовались:
 - 1) две яхты;
 - 2) две моторные лодки [9, л. 44];
 - 3) на Юго-восточном фронте комендант крепости Перемышль нуждался в двух моторных лодках на реке Сан, которые хотел использовать для работы водолазов [9, л. 7].

Командование Российским Императорским флотом считало наиболее нуждающимся в маломерных судах подразделением Черноморскую транспортную флотилию [9, л. 133 об. – 134]. Поэтому в 1915 г. транспортная флотилия получила в своё пользование из конфискованных судов:

- два катера с петроградской верфи;
- два катера от Выборгского порта;
- два катера частных владельцев.

Причём конфискованные катера принадлежали российским подданным и коммерческим предприятиям. Подобное свидетельствует о том, что конфискации маломерных судов во время Первой мировой войны касались исключительно не только германских и австрийских подданных.

Впоследствии в 1915 г. столичная речная полиция существенно расширила список конфискованных маломерных плавсредств. В него попал ещё ряд частных судов: одна парусная яхта; семь моторных катеров [9, л. 72 об.].

Уже осенью 1915 г. Балтийский флот запросил подробную справку у столичного Петровского яхт-клуба о наличии у него частных судов иностранных подданных [9, л. 55].

Руководство яхт-клуба перечислило в ответ суда всех владельцев:

1. Семь катеров принадлежали российским подданным.
2. Хозяином одного катера было руководство спортивной организации.
3. Один катер принадлежал Западнорусскому пароходству.
4. Два катера числились за российскими подданными финского происхождения.
5. Один за русским подданным польского происхождения.
6. Два катера числились в частном владении германских подданных [9, л. 2].

Кстати, одному уроженцу Финляндии, работавшему агрономом, удалось официально вернуть конфискованное судно. Причём глава столичной речной полиции вынужден был удовлетворить его ходатайство [9, л. 18].

Дело в том, что упомянутый агроном являлся российским подданным, и конфискация маломерного плавсредства была осуществлена незаконным образом.

Забавный случай произошёл в Сестрорецком парусном кружке, где продолжительное время не могли конфисковать маломерное судно, находившееся в частном владении у состоявшего в российском спортивном обществе подданного Австро-Венгрии [9, л. 36].

Между руководством Балтийского флота и начальством парусного кружка велась долгая деловая переписка по данному вопросу. При этом военные моряки хотели конфисковать целую яхту, а у австрийского подданного был всего лишь маленький ялик.

Пришлось вмешаться и провести тщательное расследование чинам речной полиции.

В итоге выяснилось, что подданный Австро-Венгрии вводил всех в заблуждение по поводу своего маломерного судна. Одновременно он спрятал свой ялик под специальный навес в тайном месте [9, л. 39].

Наконец, судно конфисковала речная полиция. Естественно, военные моряки, получив не парусную или моторную яхту, а весельный ялик, были расстроены классом и тактико-техническими возможностями реквизируемого судна.

По результатам конфискаций, проведённых в 1915 г., столичная речная полиция сформировала следующий список из маломерных плавучих средств, конфискованных у частных владельцев, имевших германское и австрийское подданство.

1. Две моторные яхты у германских подданных.
2. Две моторные яхты у австрийских подданных.
3. Три парусные яхты у германских подданных.
4. Одна парусная яхта у австрийского подданного.
5. Одна прогулочная шлюпка у германского подданного.
6. Одна прогулочная шлюпка у австрийского подданного.
7. Один моторный катер у австрийского подданного.
8. Один моторный катер у германского подданного.
9. Две моторные лодки у германских подданных.
10. Одна моторная лодка у австрийского подданного.
11. Парная двойка у австрийского подданного.
12. Одиночка у австрийского подданного.
13. Буер у австрийского подданного.
14. Моторный тузик у германского подданного [9, л. 141–142].

Надо отметить, что список конфискованных судов производил впечатление. Однако не все российские спортивные организации занимались саботажем при передаче судов иностранных подданных официальной власти.

Положительным примером может послужить Эстляндский императорский яхт-клуб [8, с. 96]. Он представлял собой одну из старейших спортивных организаций любителей парусного [1, с. 119] и гребного спорта [3, с. 7] в российских прибалтийских губерниях [10, с. 1].

Эстляндский императорский яхт-клуб в 1914–1915 гг. провёл целый ряд мероприятий, которые можно оценить как активное сотрудничество с официальными властями в военное время.

Данные мероприятия выглядят особенно контрастно по сравнению с повседневной жизнью Эстляндского Императорского яхт-клуба в Первой половине 1914 г. [2, с. 78], т. е. до начала Первой мировой войны:

1. В начале 1914 г. комитет Эстляндского императорского яхт-клуба получил ценный приз от российского военно-морского ведомства.

2. Открытие нового сезона парусных и гребных соревнований состоялось в торжественной обстановке в мае 1914 г. На данном мероприятии присутствовало несколько официальных лиц: управляющий портом города Ревель; вице-губернатор Эстляндии [5, с. 4].

• В июне 1914 г. на гонках маломерных гребных судов среди офицеров и нижних чинов флота также были: командующий флотом; начальник штаба флота [5, с. 5].

После окончания соревнования руководство флота раздало следующие награды:

- 1) серебряные кубки для офицеров;
- 2) деньги для матросов и унтер-офицеров.

Перед самой Первой мировой войной комитет Эстляндского императорского яхт-клуба провёл ещё два международных мероприятия [7, с. 5]:

1) морскую экскурсию с участием следующих приглашенных: иностранных консулов, зарубежных любителей водного спорта;

2) торжественный вечер в честь офицеров военной эскадры флота Британии [5, с. 6].

Надо сказать, что все мероприятия Эстляндского императорского яхт-клуба сопровождались торжественными обедами и танцевальными вечерами, которые часто вместе с семьями посещали:

- 1) адмиралы флота;
- 2) офицеры флота;
- 3) иностранные дипломаты;
- 4) высшие чиновники российских прибалтийских губерний;
- 5) представители лучших прибалтийских дворянских фамилий;
- 6) видные промышленники;
- 7) известные научные деятели.

Однако накануне и особенно во время Первой мировой войны комитет Эстляндского Императорского яхт-клуба проводит уже другие мероприятия, направленные на укрепление обороноспособности Российской империи:

• В июле 1914 г. комитет спортивной организации в добровольном порядке передаёт значительную часть гавани яхт-клуба для нужд военно-морского порта.

• В июле 1914 г., в связи с обострившейся международной обстановкой принимается решение снять парусное вооружение с части яхт способных совершать дальние походы за границу, т. к. они признаются комитетом яхт-клубом неприемлемыми в период Первой мировой войны [4, с. 97].

• В августе 1914 г. одно из зданий Эстляндского императорского яхт-клуба отдаётся в пользование командованию Балтийского флота. За данный поступок военные моряки выражают свою благодарность комитету спортивной организации [5, с. 7].

• В том же августе 1914 г. комитет спортивной организации принимает решение избавиться от иностранных подданных и единогласно голосует за исключение их из рядов яхт-клуба.

• Когда в сентябре 1915 г. поступает специальный циркуляр по поводу исключения из российских спортивных обществ подданных Германии и Австро-Венгрии, комитет яхт-клуба уже мог отчитаться о проведённой по данному вопросу работе. К этому моменту из его членов уже исключили иностранных подданных.

• В ноябре 1914 г. выходит уже повеление российского императора о невозможности присутствия иностранных подданных в рядах отечественных яхт-клубов [5, с. 7], на которое комитет спортивного общества отвечает полным одобрением. Члены Эстляндского императорского яхт-клуба имели возможность ещё раз подчеркнуть свою лояльность по отношению к официальной власти в Российской империи.

• В мае 1915 г. многие маломерные суда, имевшие ценность, комитет Эстляндского императорского яхт-клуба принимает решение перевести в следующие населённые пункты: Петроград; Усть-Наров.

- Затем комитетом Эстляндского императорского яхт-клуба в его обращении распространяется список уведённых в Петроград и Усть-Наров маломерных плавсредств и подчёркиваются, что они уже никогда не достанутся наступающим германцам.

- В том же месяце для охраны водного района порта комитет Эстляндского императорского яхт-клуба отдаёт свой моторный катер [6, с. 3].

Кстати, после передачи моторного катера можно говорить о том, что Эстляндский императорский яхт-клуб фактически расформировал собственную инфраструктуру. Впоследствии в 1916 г. руководству спортивной организации осталось только перевести в Москву её денежные средства.

Хроника патриотических мероприятий Эстляндского императорского яхт-клуба убеждает в том, что российские спортивные организации старались оказывать властям всевозможное содействие в период Первой мировой войны.

Достаточно сравнить программу мероприятий Эстляндского императорского яхт-клуба в первой и второй половинах 1914 г.

До начала Первой мировой войны комитет спортивной организации проводил:

- торжественные вечера;
- морские экскурсии;
- различные соревнования по парусному и гребному спорту;
- приёмы в честь офицеров зарубежных флотов и дипломатов иностранных государств.

Накануне и в начале Первой мировой войны под руководством начальников Эстляндского императорского яхт-клуба происходят следующие события:

- Прекращение дальних морских походов в иностранные государства.
- Передача инфраструктуры спортивного общества военно-морским подразделениям.
- Исключение из действительных членов Эстляндского императорского яхт-клуба иностранных подданных.

Приведённая статистка свидетельствует о том, что члены спортивной организации не испытывали антироссийских или непатриотических настроений.

Нельзя не отметить, что прибалтийские яхт-клубы находились под сильным влиянием представителей дворянства, имевших немецкую родословную. В какой-то мере в подобной ситуации находились и столичные императорские яхт-клубы. Подобные обстоятельства усиливали подозрения по отношению к любителям водных видов спорта со стороны официальной российской власти.

В свою очередь, конфискации маломерных судов, принадлежавших иностранным подданным, являлись мерой, применяемой обеими воюющими сторонами в Первой мировой войне. Поэтому действия столичной полиции и командования Балтийского флота не представляли собой какое-то экстраординарное мероприятие, а проходили в рамках устоявшейся международной практики.

Список литературы

1. Голощапов, Б. Р. История физической культуры и спорта / Б. Р. Голощапов. – Москва : Академия, 2012. – 310 с.
2. Гребной спорт. – Москва, 2006. – 400 с.
3. Леженин, И. Гребной спорт / И. Леженин. – Воронеж, 1921. – 16 с.
4. Лобач-Жученко, Б. Б. Морские плавания на парусных яхтах / Б. Б. Лобач-Жученко. – Москва, 1956. – 175 с.
5. Отчет о деятельности Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1914 г. – Ревель, 1915. – 13 с.
6. Отчет о деятельности комитета Императорского Эстляндского морского яхт-клуба за 1915 г. – Ревель, 1915. – 8 с.
7. Поздникин, В. М. Военно-морской и водный спорт в ДОСААФ. В помощь докладчикам и беседакам организаций ДОСААФ / В. М. Поздникин. – Москва, 1952. – 14 с.
8. Российские яхт-клубы, парусные и гребные общества // Русское судоходство, торговое и промышленное на реках, озерах и морях. – 1890. – № 123–124. – С. 95–100.
9. Российский Государственный архив Военно-Морского Флота. – Ф. 921. – Оп. 14. – Д. 304.
10. Устав Эстляндского морского яхт-клуба. – Ревель, 1910. – 70 с.

References

1. Goloshchapov, B. R. *Istoriya fizicheskoy kultury i sporta* [History of physical culture and sports]. Moscow, Akademiya Publ. House, 2012, 310 p.
2. *Grebnoy sport* [Rowing]. Moscow, 2006, 400 p.
3. Lezhenin, I. *Grebnoy sport* [Rowing]. Voronezh, 1921, 16 p.
4. Lobach-Zhuchenko, B. B. *Morskie plavaniya na parusnyh yakhtakh* [Sea voyages on sailing yachts]. Moscow, 1956, 175 p.
5. *Otchet o deyatelnosti Imperatorskogo Estlyandskogo morskogo yaht-kluba za 1914 g.* [Report on the activities of the Imperial Estonian marine yacht club for 1914]. Revel, 1915, 13 p.
6. *Otchet o deyatelnosti komiteta Imperatorskogo Estlyandskogo morskogo yaht-kluba za 1915 g.* [Report on the activities of the Committee of the Imperial Estonian marine yacht club for 1915]. Revel, 1915, 8 p.
7. Pozdnyukov, V. M. *Voenno-morskoy i vodnyy sport v DOSAAF. V pomoshch dokladchikam i besedchikam organizatsiy DOSAAF* [Naval and water sports in DOSAAF. To help speakers and speakers of DOSAAF organizations]. Moscow, 1952, 14 p.
8. Rossiyskie yaht-kluby, parusnye i grebnye obshchestva [Russian yacht clubs, sailing and rowing societies]. *Russkoe sudokhodstvo, torgovoe i promyslovoe na rekakh, ozerakh i moryakh* [Russian shipping, commercial and fishing on rivers, lakes and seas]k 1890, no 123–124, pp. 95–100.
9. *Russian State archive of the Navy*, found 921, inventory 14, case 304.
10. *Ustav Estlyandskogo morskogo yaht-kluba* [Charter of the Estonian marine yacht club]. Revel, 1910, 70 p.