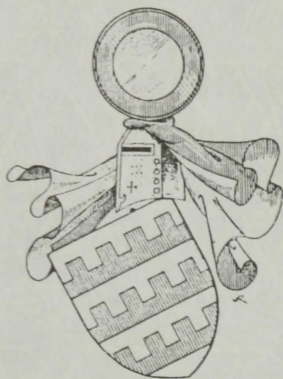




KAISERLICHER  
Eistl. See - Yacht - Club  
— 1888 - 1913 —

*ex libris*



Baron Kruedener

Est. B-1035

Dem DEUTSCHEN KREUZER-YACHT-VERBAND

# Kaiserlicher Estländischer See-Yacht-Club

Historische Übersicht  
1888—1913



Reval, 1913

Buchdruckerei Aug. Mickwitz

## Vorwort.

---

Auf der Generalversammlung vom 24. Februar 1912 wurde eine Spezialkommission gewählt, um die Vorarbeiten zu dem 1913 zu feiernden 25-jährigen Jubiläum in Angriff zu nehmen, bestehend aus den Herren J. Scheel, E. Fahlé, A. Sesemann, E. v. Wahl und H. Taube, von denen Herr Taube im Frühjahr 1913 zurücktritt und durch Herrn Tönnison ersetzt wird. Diese Kommission, die unter dem Präsidium des Herrn Scheel ihre Arbeiten begann und sie auf ihre Mitglieder in verschiedener Weise verteilte, beauftragte Herrn E. v. Wahl, auf Grund des Archivs des Y. C. und sonstiger verfügbarer Quellen, z. B. der Berichte über Regatten etc. im „Revaler Beobachter“, eine Geschichte des Y. C. zu verfassen, sowie die Drucklegung und Ausschmückung zu bewerkstelligen, was hiermit geschieht.

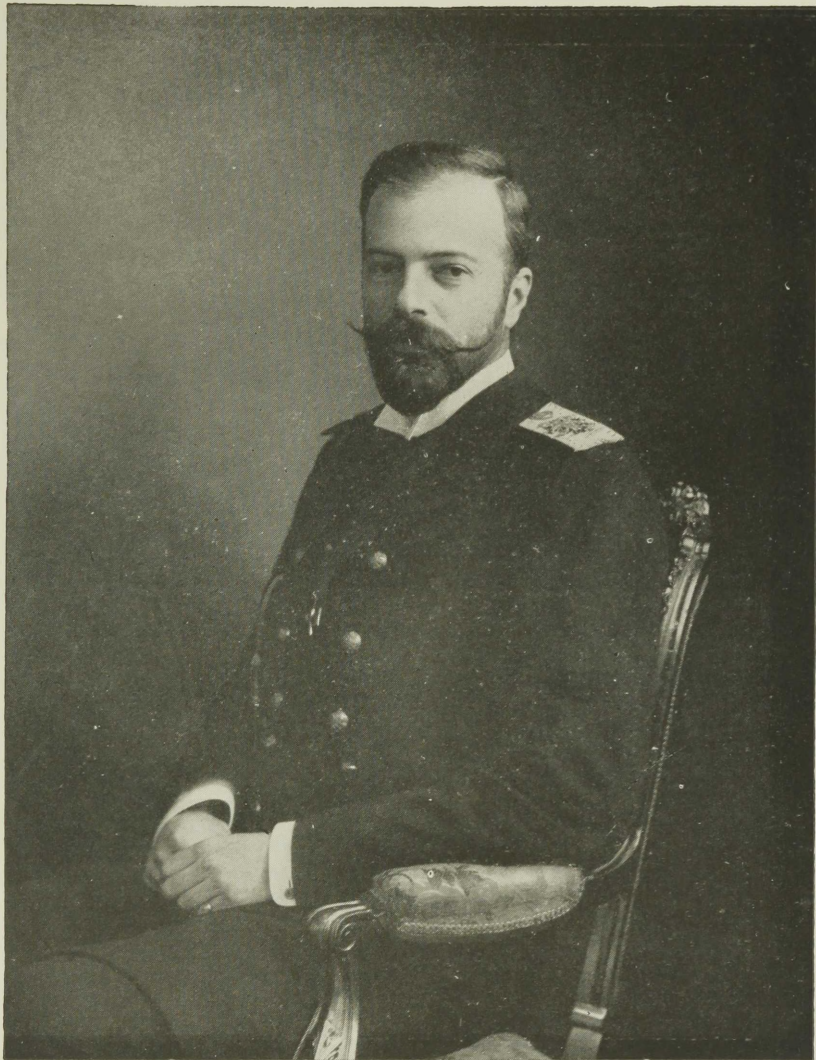
Für die von verschiedenen Personen und Institutionen geleistete Beihilfe erlaubt sich die Kommission, denselben ihren verbindlichen Dank auszusprechen, insbesondere der „Müller'schen Buchdruckerei“ für die kostenlose Überlassung vieler Klischees aus der Beilage „Sport“ der „Riga'schen Zeitung“, sowie der hiesigen Druckerei Aug. Mickwitz für die würdige und geschmackvolle Ausstattung der vorliegenden Ausgabe.

Die Jubiläums-Kommission.

Reval, Mai 1913.



Seine Kaiserliche Hoheit  
General-Admiral Grossfürst **Alexei Alexandrowitsch** †  
Allerhöchster Protektor des K. E. S.-Y.-C.



Seine Kaiserliche Hoheit  
Grossfürst **Alexander Michailowitsch**  
Ehrenmitglied des K. E. S.-Y.-C.

## XXV.

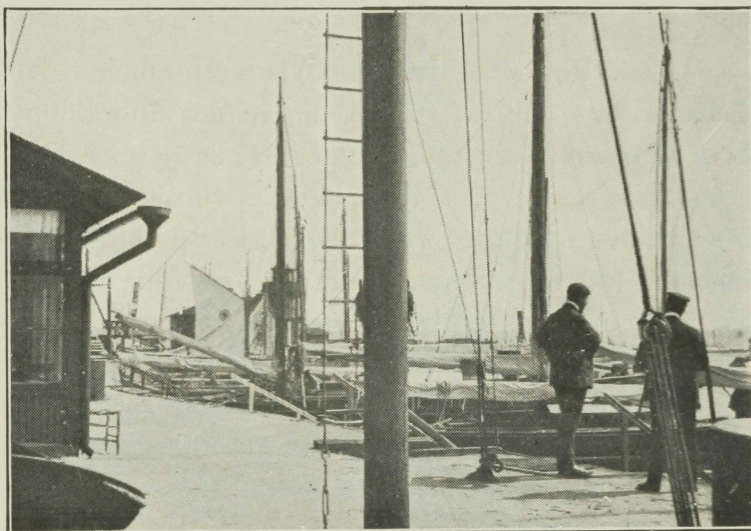
Das Jahr 1913 beschließt das erste Vierteljahrhundert der Wirksamkeit des Estländischen See-Yacht-Clubs, der in der Entwicklung des Baltischen Segelsports eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat.

Die Geschichte des E. S. Y. C. ist in vieler Hinsicht völlig abweichend von der aller anderen russischen Yachtclubs; ist es doch der einzige Yacht-Club in Russland (mit Ausnahme Finnlands), dessen Tätigkeit sich auf ein ganzes Gouvernement erstreckt, während alle anderen lokal eng begrenzt sind. Dadurch war einerseits die breiteste Basis für eine mögliche Entwicklung gegeben, andererseits fehlte die einheitliche Konzentration, wodurch die Entwicklung selber etwas verlangsamt wurde, wozu noch der spätere Wechsel der Zentrale beitrug, der eigentlich eine neue Entwicklung ab ovo darstellt.

Somit zerfällt die Geschichte des E. S. Y. C. in zwei Teile, die Geschichte Hapsals und die Geschichte Revals. Letztere wiederum in drei Perioden: während der ersten ist Reval eine Filiale Hapsals und ohne selbständige Bedeutung; während der zweiten hat Reval die Hegemonie und ist die Wirksamkeit des Y. C. noch immer eine durchaus interne, und endlich während der dritten tritt der E. S. Y. C. aus seiner internen Abgeschlossenheit an die Öffentlichkeit durch Einrichtung der Revaler Woche, durch Schaffung des Baltischen Verbandes und Teilnahme an auswärtigen Regatten.

Von besonderer Bedeutung für den eigenartigen Entwicklungsgang des E. S. Y. C. ist auch gerade die Küstenformation gewesen, indem die erste Sportbewegung nicht in der Hauptstadt Reval, sondern im kleinen Badeort Hapsal aufkam, der am Moonsund mit dem geschützten Fahrwasser und den vielen Inseln und Buchten gelegen, mit einer seemän-

nischen, schiffbauenden Fischerbevölkerung die denkbar günstigsten Bedingungen für den Sport mit kleinen Booten, kleinen Mitteln und kleinen Menschen bot. Leider hat gerade diese letztere Art Sport, nämlich der Jugendsport, nicht genügend gefördert werden können, da das russische Normalstatut alles, was Jugend heißt, sei es Schüler, Junker, Soldat, Kaufmann, unbarmherzig vom Clubsport ausschloß und somit gerade die Wurzeln des Sportes beschnitt. Auch sonst hat Hapsal den Sport nicht konzentrieren und in organisierte Bahnen lenken können, vielleicht wegen



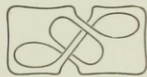
Revaler Clubhafen des E. S.-Y.-C.

zu großer Zerstreung der Mitglieder längs dem ganzen Strande bis Narwa hinauf, vielleicht wegen des teilweisen Rückganges Hapsals als baltischer Bade- und Sommerort. Dafür hat gerade jene Hapsaler Periode sehr viel zur Hebung des gewerblichen Bootsbaues und des Segelns unter den Strandbewohnern getan, die einen erfreulichen Aufschwung erlebten.

Bei dem so groß angelegten Hapsaler Fundament und der mangelnden Konzentration und Arbeitskraft, um 30 weitgesteckte Ziele bemeistern zu können, kam es natürlich, daß die Hegemonie allmählich an das in sich konzentriertere, sich engere Ziele steckende Reval überging, das mehr den Clubsport protegierte und die Volksregatten — freilich aus von ihm unabhängigen Gründen — allmählich ganz einschlafen ließ. Die Seeverhältnisse Revals, die ganz andere waren, als im Moonsund, brachten

es mit sich, daß der Sport mit offenen Booten nur vorübergehend am Anfang betrieben wurde und bald einem solchem mit vollständig gedeckten Yachten Platz machte, mit denen Hapsal nicht mehr konkurrieren konnte und somit bald auf ein bloßes Vegetieren beschränkt war, besonders da ein Zuzug von Mitgliedern aus jener Gegend fast ganz aufhörte. In Reval dagegen nahm das Clubleben einen Aufschwung durch den Eintritt einer großen Anzahl neuer Mitglieder, besonders der kapitalkräftigen Kaufmannschaft.

Der Krieg mit der nachfolgenden Revolution und der strafferen Auffassung aller Gesellschaftskreise zu sozialer Arbeit im Verein mit den erweiterten bürgerlichen Freiheiten, brachten auch für den Yacht-Club ein Heraustreten aus seinem engen Kreise durch Organisation einer Revaler Woche, die sich im Laufe von wenigen Jahren zu einem sportlichen Ereignis im Balticum aufgeschwungen hat, besonders aber seit der Gründung des Baltischen Seglerverbandes, an dessen Schaffung der E. S. Y. C. einen hervorragenden Anteil genommen hat, sowie durch die Schritte zur Angliederung des letzteren an den Allrussischen Verband, und schließlich durch Verleihung des Prädikats **Kaiserlich**, durch das der E. S. Y. C. sich unter die 5 vornehmsten Yacht-Clubs Russlands einreihet.



## I. Die Geschichte Hapsals.

1888—1897.

---

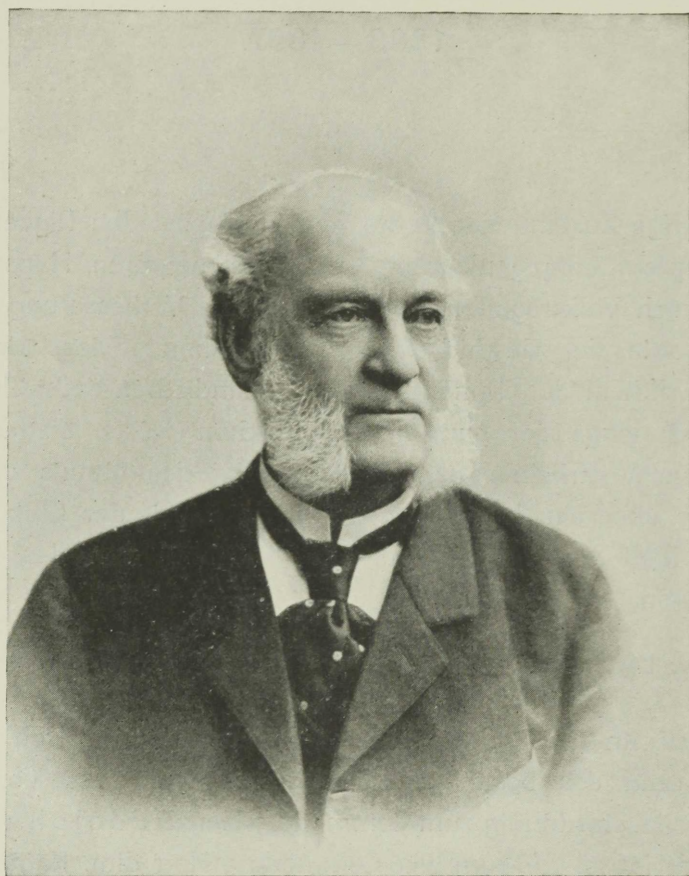
Der traurige Zustand der Boote, die in Hapsal den Rigaer Passagierdampfern entgegenkamen, weckte in mehreren Hapsaler Herren die Idee, durch Volksregatten mit Preisen eine Verbesserung des Bootsmaterials sowie der Geschicklichkeit anzustreben. Diese Bestrebungen verdichteten sich in der Gründung eines Estländischen Yacht-Clubs, dessen Tätigkeit sich längs der ganzen Estländischen Küste erstrecken sollte. Nachdem die Vorarbeiten wegen Bestätigung des Statuts und anderer Formalitäten über ein Jahr Zeit genommen, erhielt der Club endlich im November 1888 vom Gouverneur die Mitteilung von der Bestätigung seiner Statuten.

Am 13. Dezember

1888

traten darauf im Saale des Adelsclub in Reval 28 Herren zusammen, um auf Grund des bestätigten Statuts zur Wahl des Vorstandes zu schreiten, wobei einstimmig zum Commodore Herr Rudolph v. Gernet-Friedheim in Hapsal und zum Vice-Commodore Herr dim. Kapt. Leopold von Scharenberg-Reval gewählt wurden, die beide ihre Posten bis zu ihrem Tode innegehabt haben, letzterer allerdings nur eine kurze Spanne Zeit, worauf ihm Ernst Baron Ungern-Sternberg-Kertel im Amte folgte, doch wird denjenigen, die ihn gekannt haben, seine markante Persönlichkeit stets voller Humor, zeitlebens unvergeßlich bleiben.

Ferner wurden gewählt zum Sekretär Baron G. Taube-Rickholz und zu Gliedern des technischen Komitees folgende Herren:



Commodore R. v. Gernet †  
1889—1912

Graf Stenbock-Kolk für den Harrienschen Strand;  
 Baron E. Ungern-Sternberg-Kertel für den Wiekschen Strand  
 und Baron Wrangell-Itfer für den Wierischen Strand.

Der Sitz der Verwaltung wird nach Hapsal verlegt, wo Commodore Gernet in seinem Hause der Kanzlei des Y. C. die nötigen Räumlichkeiten zur Verfügung stellt.



Vicecommodore  
 L. von Scharenberg



Vicecommodore  
 Baron E. Ungern-Sternberg-Dago-Kertel.

Generalversammlungen sollen 2 mal jährlich im Adels-Club in Reval im September und März stattfinden.

Der so gegründete Yacht-Club hatte somit seine Tätigkeit begonnen und wurde durch die unermüdliche Arbeit seines Commodore bald auf eine achtbare Höhe gebracht, was teilweise wohl auch den hohen Verbindungen seiner Mitglieder — vor allem der Stifter — zu danken ist.

Die ganze Kanzleiarbeit, Führung der Korrespondenz etc., kurz alles das, worin heutzutage der Sekretär, der Kassierer, der Hafenmeister sich teilen, lag damals voll und ganz auf Herrn von Gernets Schultern, der allein in seiner Person die ganze Verwaltung des Yacht-Clubs repräsentierte, und wie repräsentierte! Die mustergültige Ordnung in der ein- und auslaufenden Korrespondenz gibt uns noch heute ein klares Bild der

großen Mühe, die Herr von Gernet nicht gescheut hat, um dem Yacht-Club verschiedene Vorteile zuzuwenden, auf die wir später zurückkommen werden. Leider ist das Regattawesen, das über die ganze Küste verstreut war, nicht so einheitlich zusammengefasst worden und sind die Protokolle der Regatten in den ersten Zeiten lückenhaft.

Dank den eifrigen Bemühungen Herrn von Gernets für die Fortentwicklung des Yacht-Clubs geruhte seine Kaiserliche Hoheit der General-Admiral Großfürst Alexei Alexandrowitsch das Protektorat über den jungen aufstrebenden Club zu übernehmen. Ferner erhielten wir durch Admiral Possiet eine Rudergig und durch das Marineministerium 2 Messing-Kanonen für Regattazwecke. Die dem Club dazu so freundlich behilflich gewesenen Würdenträger: Generaladjutant Possiet, Generaladjutant von Glasenapp, Powalischin — Admiral Portkommandeur in Reval, und Baron Schilling, Adjutant Seiner Kaiserlichen Hoheit des Großfürsten Alexei Alexandrowitsch waren am 26-sten Juni 1889 zu Ehrenmitgliedern des Clubs erwählt worden. Das Admiral Possiet angetragene Amt eines Ehrencommodore hatte derselbe ausgeschlagen im Hinblick darauf, daß in den Statuten kein Hinweis auf eine derartige Charge vorhanden sei.

Alle diese Demarchen beanspruchten natürlich Zeit und so kam die Mitteilung, daß Seine Kaiserliche Hoheit der Großfürst Alexei Alexandrowitsch das Protektorat über den Estländischen See-Yacht-Club anzunehmen geruht habe, im Januar 1891 an.

Im selben Jahre 1891 wurde im Frühling das Grundstück für das Hapsaler Clubhaus gekauft und zum Bau von Clubhäusern in Hapsal und Reval interne Anleihen auf Anteilscheine gemacht, die unterdessen alle liquidiert sind.

In Anbetracht all dieser großen Verdienste um den Yacht-Club wurde am 20. Juli 1891 Commodore R. von Gernet zum Ehrenmitgliede gewählt.

Ferner gelang es in dieser Zeit, von der Krone die kostenlose Abtretung des Südbollwerks in Reval an den Yacht-Club zu erreichen und 1894 dank Vermittelung des Kapt. Gerardi, der dafür zum Ehrenmitgliede kreiert wurde, vom Marineministerium eine jährliche Subsidie von 1000 Rbl. zu Regattazwecken.

Mit diesen Erfolgen seiner sozusagen äußeren Politik hatte der E. S. Y. C. für eine Weile einen Höhepunkt erklommen, und da um diese Zeit der Schwerpunkt des Clublebens sich mehr und mehr nach Reval

verlegt, somit Personen einer ganz anderen Gesellschaftsklasse ans Ruder gelangen, die wenig Beziehungen zu den Hofkreisen hatten, die Hapsaler Herren aber durch die seglerische Konkurrenz allmählich ins Hintertreffen gerieten und dadurch an Interesse für den Sport etwas verloren, so brach nun eine Zeit der inneren Entwicklung und Festigung an, bei welchem Hapsal allerdings immer mehr und mehr an Bedeutung verlor, zur bloßen Filiale herabsank und eigentlich nur dank der ständigen Anwesenheit



Die Hapsaler Eisyachten IGI, SOKOL und SPICA.

des Commodore daselbst ein still beschauliches Dasein fristete, und sogar zuletzt mehr kostete, als durch die Mitgliedsbeiträge der im Hapsalschen Kreise wohnhaften Herren und die Hafeneinnahmen eingebracht werden konnte, so daß eine Zeitlang sogar in Reval in gewissen Kreisen Stimmung gemacht wurde, die ganze Hapsalsche Filiale aufzulösen und das Grundstück zu verkaufen, um bei der schwierigen finanziellen Lage des Clubs den lästigen Klotz am Bein loszuwerden. Glücklicherweise wurde dieser Entschluß nicht ausgeführt und steht bei der jetzigen gut fundierten Lage des Clubs und der voraussichtlich im Steigen begriffenen Bedeutung Hapsals, seit Reval zum Kriegshafen designiert worden ist, ein Wiedererwachen des Sports in größerem Maßstabe durchaus zu erwarten. Schon in den letzten Jahren zeigte sich wieder ein Aufleben des Hapsaler

Sports, wenn auch in anderer Weise als bisher, nämlich in Form des Eissegelns, das dank dem Eifer des Hapsaler Hafenmeisters Herrn von Landesen bald sehr populär wurde und in der stillen Winterzeit von den Hapsaler Mitgliedern und Outsidern eifrig gepflegt wurde, war ja doch das Terrain der Hapsaler Förde das denkbar günstigste für diesen schönen Sport, der in Reval und an der nordestländischen Küste trotz mehrfacher Versuche der Eisverhältnisse wegen nicht aufkommen konnte.

Somit kommen wir denn zur Hauptsache in der Geschichte eines Yacht-Clubs, nämlich zur Entwicklung des Segelsports. Und da hat denn unser Club auch in dieser Beziehung eine ganz andere Entwicklungsgeschichte, als die meisten anderen Clubs.

Die Grundidee war von Anfang an das Bestreben, einen tüchtigen Kreuzertypus sowohl für Boote als auch für seegehende Yachten zu schaffen und Rennmaschinen jeder Art auf das allerenergischste von den Regatten zurückzuweisen, was in der anfänglichen Bestimmung „Boote mit Außenballast sind zu Regatten nicht zugelassen“ seinen klassischen Ausdruck fand.

So sehen wir denn in der ersten Zeit den Regatta-Sport hauptsächlich auf Fischerboote und diesen nachgebildete offene und halboffene Fahrzeuge beschränkt, während der Tourensport von mehreren Mitgliedern, vor allen von Herrn von Gernet selber, auf größeren Yachten betrieben wurde — ARDETTA, AJA, ALIOTH etc., die schon damals die Flagge des Estländischen See-Yacht-Clubs weit in die Ostsee, ja bis nach Stockholm trugen, wobei sie allerdings in den heimischen Gewässern noch häufig Kollisionen mit den die Yacht-Club-Flagge nicht respektierenden Grenzwacheposten hatten, wie die mehrfachen energischen Eingaben Herrn von Gernets an die Grenzwachechefs des Revalschen und Arensburger Distrikts beweisen, die auch stets sofort in liebenswürdigster Weise berücksichtigt wurden, so daß heutzutage die Yacht-Club-Flagge an unseren Küsten so bekannt und privilegiert ist, daß es sogar vorgekommen ist, daß sie von einem nicht zum Club gehörigen Geschäftsmann zur Deckung von Spiritusschmuggel benutzt worden ist, was dem betreffenden Herrn allerdings nicht gut bekam.

Was nun die Regatten betrifft, so wurden gleich im ersten Sommer

1889

am 22-sten Juli zwei Volksregatten abgehalten, eine in der Hapsaler

Bucht und eine in der Kasperwiek. Es wurden in zwei Klassen gesegelt, in jeder Klasse je zwei Preise — und zwar wurden Binocles, Uhren, Kompassse als Preise verteilt.



Ardetta des Herrn Commodore R. v. Gernet.

Ferner fand am 23-sten Juli in Hapsal eine interne Regatta in drei Abteilungen, 1) für ungedeckte Schwertboote, 2) für ungedeckte Kielboote, 3) für halbgedeckte Kielboote statt. Als Preise wurden Jetons in Form von Visitenkarten in Silber und Gold verteilt. Über den Verlauf der Regatta sowie die Teilnahme der Boote ist leider in den Archiven nichts vorhanden.

Dagegen sind die Resultate der Regatten von

1890

schon genau registriert, mit sämtlichen Zeit- und Startangaben, und in einem längeren Zeitungsbericht des Rev. Beobachter, der die Regatta und die Teilnahme des ganzen Hapsaler und angereisten Publikums lebendig schildert, niedergelegt. Die Veranstaltung dauerte vom 22.—25. Juli und bildete ein sportliches Ereignis für ganz Hapsal und die Umgegend. Am 22. fand die traditionelle Volksregatta statt, die seit dem Aufenthalt Ihrer Majestät der Kaiserin Maria Feodorowna noch als Thronfolgerin in Hapsal stets an diesem Tage stattgefunden und jetzt vom Yacht-Club in System gebracht worden war. Es beteiligten sich im ganzen 15 Boote, von denen 8 unter 19 Fuß Länge waren. Es wurden der I. Klasse 3 — und der II. Klasse 2 Preise verteilt, silberne Taschenuhren und Jumellen.

Um 5 Uhr nachmittags desselben Tages fand eine interne Regatta für Schwertboote statt (Beteiligung 5 Boote), wobei es sich um den Wettbewerb zweier Systeme handelte, nämlich der älteren in Hapsal gebauten Schwert-Cat-Boote LIMOSA und META, und zweier Lübecker Schwertjollen, MILIZA und MISS NORAH, die von Ungern-Sternberg — Dago-Kertel gebaut waren. Durch den scharfen Wind waren die leichteren Lübecker im Nachteil und so ging LIMOSA, geführt von stud med. R. von Gernet als erste und MISS NORAH (Konst. Baron Ungern-Sternberg) als zweite durchs Ziel.

Am 23. Juli fand eine interne Regatta für Kielboote statt, die in zwei Abteilungen starteten, in der ersten gedeckte und halbgedeckte, in der zweiten offene Kielboote. Die Bahn war, wie in der ersten Zeit überhaupt, kein Dreieck, sondern bestand aus Hin- und Rückweg, der allerdings dank dem Fahrwasser keine gerade Linie, sondern eine gebrochene darstellte. Die Länge war  $8\frac{1}{2}$  Sm. An Vergütung wurde gewährt 5 Sec. pro Fuß der LWL. In jeder Abteilung starteten 4 Boote, und zwar in der ersten: ALMA (Feldhuhn-Baltischport), LA SUEGRA (Baron Palm), GRETA (Baron Ungern-Kertel), ELITA (Baron Tauber-Rickholtz). In der zweiten PRINCESS MAUD (Baron Ungern-Parmel), ALBATROSS (Baron Meyendorff-Kegel), FAREWELL (v. Baron Maydell), MALICE (v. Rennenkampff). Zwei Dampfer, einer mit der Kommission an Bord, einer mit Zuschauern, begleiteten die

Regatta. Erste Preise erhielten ELITA und PRINCESS MAUD, zweite Preise GRETA und ALBATROSS.

Am 25. Juli wurden für das Badepublikum eine Segelregatta auf Mietbooten veranstaltet, in zwei Klassen über und unter 18 Fuß Länge. In der ersten Klasse starteten 7 Boote, in der zweiten 3. Es wurden 5 Preise verteilt.

Nach der Segelregatta fanden zwei Ruderregatten statt, eine für Damen und eine für Kinder. Leider fehlen die Daten über deren Resultate.

Im selben Jahre fanden noch statt eine Volksregatta in Kasperwiek am 8. Juli und die erste interne Regatta für Mitglieder in Reval am 23. Juni, an der nicht weniger als 15 Boote teilnahmen. Preise erhielten in der ersten Abteilung — I. MOLLY (A. Schultz), II. ALMA (Feldhuhn); in der zweiten I. ALBATROSS (Baron Meyendorff), II. NIXE (Ch. Luther). Im allgemeinen zeigt der 1890 zum erstenmal gedruckte Jahresbericht ein erfreuliches Gedeihen. Die Mitgliederzahl war von 48 auf 61 gestiegen, die Zahl der Fahrzeuge von 21 auf 34, was über 50% Bootsbesitzer bedeutet und dem sportlichen Eifer der Yacht-Club-Mitglieder ein gutes Zeugnis ausstellt. Der Kassenabschluß wies eine Bilanz von 724 Rbl. 80 Kop. auf, von denen 32 Rbl. 50 Kop. in den Reservefonds abgeführt wurden. Trotz dieser geringen zur Verfügung stehenden Mittel waren solche sportlichen Leistungen dank dem Eifer der Mitglieder möglich, wie wir sie damals unter der Leitung Hapsals gesehen.

Für das Jahr

1891

wurde der zweite Almanach mit dem Jahresbericht des Clubs veröffentlicht; er weist 78 Mitglieder auf. Die Fahrzeugliste enthält 6 gedeckte Yachten, 4 halbgedeckte, 23 offene Kielboote, 5 Schwertboote und 2 Eissegelschlitten, im ganzen 42 Fahrzeuge. Die Kasse balancierte mit 972 Rbl. 05 Kop.

An Regatten wurden im Jahre 1891 veranstaltet: 2 Clubregatten in Hapsal und eine in Reval und 3 Volksregatten in Reval, Kasperwiek und Hapsal. An der Hapsaler Clubregatta nahmen teil in der I. Klasse, bei der zum erstenmal die Vergütung nach Segeltonnen  $\frac{(L \times S)}{6000}$  berechnet wurde — DARLING aus Reval; HELLA und ALMA aus Baltischport; GRETA und PRINCESS MAUD; in der zweiten Klasse — EDITH,

PIRAT und MALICE. Die schnellste absolute Zeit hatte PRINCESS MAUD. Doch da nur GRETA und DARLING sich an das abgepickte Fahrwasser gehalten, so erhielt DARLING den ersten und GRETA den zweiten Preis, in der II. Klasse PIRAT den ersten und EDITH den zweiten.

In Reval hatten sich zur Regatta 8 Yachten gemeldet; Preise erhielten LYDIA (Scheel) und ALMA (Feldhuhn).

Das Wachsen Revals hatte zur Folge, daß man nun auch einen eigenen ständigen Vice-Commodore in Reval zu haben wünschte. Diesem Wunsche wurde Folge geleistet und nach entsprechender obrigkeitlich gestatteter Änderung des Statuts im Juni 1892 Kapt. Gerardi als 2-ter Vice-Commodore für Reval gewählt, womit der erste Schritt zur allmählichen Übernahme der Hegemonie getan war.

Regatten fanden im Jahre

1892

folgende statt: je eine Clubregatta in Reval und Hapsal und je eine Volksregatta in Hapsal und Kasperwiek, und eine Kinderregatta in Hapsal. Zur Hapsaler Regatta waren diesmal 4 Boote aus Reval gekommen, nämlich: DARLING, DAGMARA, ATALA und PIRAT und aus Baltischport (Lahepä) der ALBATROSS; Hapsaler waren KIT, GRETA, POSTILLON D'AMOUR, KALBASNIK, LA SUEGRA und MAUD, im ganzen also 11 Boote. Erste Preise erhielten KIT des Grafen Berg und MAUD; zweite Preise GRETA und ALBATROSS. KIT, ein von Baron Ungern-Sternberg — Dago-Kertel nach dem Typus norwegischer Lotsenkutter gebautes Fahrzeug, als absolut schnellstes Boot, erhielt außerdem noch eine von den Hapsaler Damen genähte Clubflagge als Ehrenpreis. Die Revaler Yachten kamen nicht recht zur Geltung, weil dank der wurstförmigen Regattabahn es absolut nicht zu kreuzen gab, was die Veranlassung wurde, daß in späteren Zeiten die Regattabahn in Dreieckform angeordnet wurde. Aber im nächsten Jahre erschienen die Revalenser zur Regatta überhaupt nicht, da sie durch Sturm aufgehalten wurden, und so verlief der Hapsaler Regattatermin

1893

stiller, indem bloß 5 Boote an der internen Clubregatta teilnahmen. Am Nachmittage wurde diese Regatta unter Führung der Matrosen

wiederholt, wobei genau dieselben Resultate erzielt wurden, was deutlich beweist, daß der Erfolg nicht von der Führung, sondern von der Güte der Boote abhing. Außerdem wurden noch eine Knabenregatta mit einer Beteiligung von 8 Booten und Volksregatten in Hapsal und Kasperwiek veranstaltet.

An der diesjährigen Revaler Regatta beteiligten sich 19 Yachten. Aus diesen Daten ist zu ersehen, daß nun Reval sportlich bedeutend stärker vertreten war. Im Laufe dieser Zeit werden die beiden Clubhäuser vollendet, zu welchem Zweck das Hapsalsche Immobil mit einer Hypothek im Betrage von 5000 Rbl. belastet wird, die im Laufe von 12 Jahren voll rückgezahlt worden ist, ebenso wie die Anteilscheine, so daß beide Immobilien vollkommen schuldenfrei waren. In diesem Jahre, also

#### 1894

steigt die Jahresbilanz infolgedessen auf 7964 Rbl. 62 Kop., während sie im Vorjahre 1368 Rbl. 13 Kop. und im Jahre 1892 1054 Rbl. 31 Kop. betrug.

Von nun an fällt die Bedeutung Hapsals ziemlich rapid, die obligaten Regatten werden noch abgehalten, aber mit verhältnismäßig wenig Beteiligung. Ein Jahresalmanach, der vier Jahre lang erschienen war, erscheint dieses Jahr und auch im nächsten nicht mehr. In welcher Weise die Geschäftsführung allmählich einschläft, illustriert am besten folgende kleine Tatsache. Am 23. Juli

#### 1895

wird auf der Generalversammlung in Hapsal beschlossen Schritte zu tun, das viele Gold an der Uniform abzuschaffen. Am 20. Juli

#### 1896

wird in Hapsal auf der Generalversammlung beschlossen, Schritte wegen Abschaffung des Goldes an der Uniform zu tun. Diese Schritte sind aber überhaupt nie getan worden. Mit Schluß des Sommers 1896 tritt ein Interregnum ein. Es fehlen jegliche Papiere und Daten aus jener Zeit bis zum Sommer 1897. Sogar Generalversammlungen scheinen keine stattgefunden zu haben. Mit dem Jahre

#### 1897

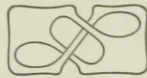
geht die ganze Verwaltung des Yacht-Clubs nach Reval über, und

Hapsal sinkt somit endgültig zu einer bloßen Filiale des E. S. Y. C. herab, wenn auch fürs erste noch die jährlichen Regatten im Juli in Hapsal abgehalten werden, aber immer mehr an Bedeutung verlieren, bis sie endlich im Jahre

1903

ganz aufhören, da die Beteiligung immer geringer wird und die Hapsaler Herren sich mehr und mehr vom Sport zurückzogen, weil sie mit den modernen Revalschen Booten nicht mehr konkurrieren und die Revalenser mit ihren tiefgehenden Booten den Hapsaler Hafen nicht mehr aufsuchen konnten.

Dieser kampflose Verzicht Hapsals auf die Hegemonie ist doppelt zu bedauern, insofern als 1) in Reval erst nach etwa 10 Jahren der Yacht-Club wieder jene Höhe als sozialer Faktor erringt, die Hapsal damals in seinen besten Jahren innehatte, 2) aber die erste Baltische Bootswerft von Baron Ungern-Sternberg — Dago-Kertel, die anfangs eine hervorragende Bedeutung für die Entwicklung der Küstenschiffahrt erlangt hatte, in Bezug auf Sportyachten leider im Laufe der langen Jahre nicht den nötigen Fortschritt aufzuweisen hatte und dem Bedürfnis nach modernen Formen nicht nachkam, wodurch der Yacht-Club gezwungen war, sich sein Material aus Deutschland, Finnland und Petersburg zu holen, bis endlich im Jahre 1907 Otto Eggers in Reval eine auf modernen Prinzipien gegründete Bootswerft eröffnete, die für den Baltischen Segelsport von entscheidender Bedeutung wurde.



## II. Die Geschichte Revals.

---

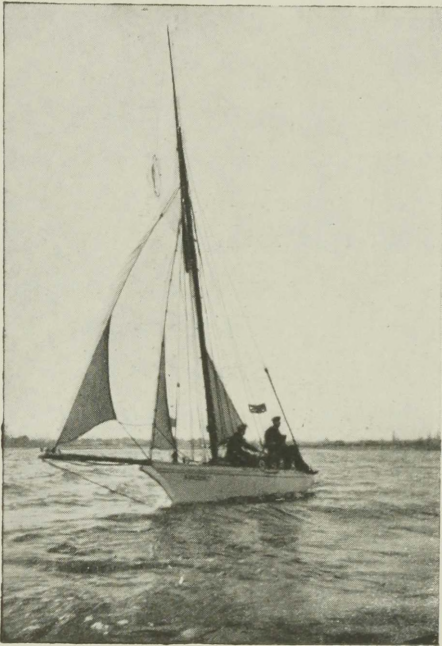
Die Geschichte Revals zerfällt in 3 ziemlich gleich lange Abschnitte von je 7—8 Jahren. In der ersten Periode von 1890—1897 Filiale, von 1897—1905 in selbständiger, aber abgeschiedener Existenz, nur der inneren Entwicklung gewidmet, tritt der E. S.-Y.-C. in der dritten Periode von 1905—1913 in den Wettbewerb mit den Nachbarclubs in der Ostsee, zuerst in offenen Regatten der Revaler Woche, dann in der Gründung des Baltischen Segler-Verbandes und endlich in den Verhandlungen wegen Angliederung dieses letzteren an den Russischen Wettsegel-Verband.

### I. Periode, 1890—1897.

15 Revaler Segelfreunde hatten im Frühling 1890 mit Genehmigung der Hafenoobrigkeit beim neuen Hafenbassin einen Bootshafen eingerichtet, für den jeder der Herren 10 Rubel gezahlt hatte. Am 23. Juni 1890 wurden 12 von den Herren auf der im Adelsclub tagenden Generalversammlung in die Zahl der Mitglieder des Yacht-Clubs aufgenommen und stellten dem Y. C. durch den Sekretär die Proposition, den neu eingerichteten Hafen dem Club abzutreten, wobei die von ihnen für den Hafen gezahlten 10 Rbl. als Eintrittsgeld in den Club verrechnet werden sollten, und denjenigen Teilnehmern, die nicht Mitglieder des Y. C. geworden waren, gestattet würde, gegen ein jährliches zu zahlendes Standgeld ihre Boote im Hafen des Y. C. zu halten.

Diese Proposition wurde einstimmig angenommen und damit die Revaler Filiale des E. S. Y. C. eröffnet. Es wurde auch gleich in diesem

Jahre eine Regatta gesegelt, an der 15 Boote teilnahmen, über deren Resultate bereits in der Geschichte Hapsals berichtet worden ist.



Darling (d. H. Freybusch).

Im September dieses ersten Jahres erlitt die junge Filiale einen schweren Verlust, indem ein Sturm fast sämtliche in Reval stationierte Boote zertrümmerte.

Doch wie ein russisches Sprichwort richtig bemerkt, „hat jedes Böse auch sein Gutes“, und so erstand denn eine schönere neue Flotte aus den Trümmern der alten, da nun mehrere Glieder des Clubs sich wirkliche Yachten anlegten, so vor allem die schöne DARLING (Freybusch), und LYDIA (Scheel), während bisher nur einfache Segelboote und noch dazu allerverschiedensten Kalibers vorhanden gewesen.

Auch wurden jetzt vom Club, durch Schaden klug geworden, Schritte unternommen, um einen besseren geschützten Platz für den Bootsstand zu erhalten, was

1891

dank den guten Verbindungen und dem liebenswürdigen Entgegenkommen der Hafenautoritäten bald seine Verwirklichung fand, indem von der Krone dem Club eine Hälfte der Südmole, auf dem sich der Club noch heute befindet, kostenlos abgetreten wurde. Gleichzeitig wurden aus Clubmitteln 100 Rubel zum Bau eines Bootschuppens und Wächterhäuschens ausgeworfen; die noch notwendigen 330 Rbl. wurden durch eine Anleihe mit jährlicher Abzahlung von 100 Rbl. gedeckt.

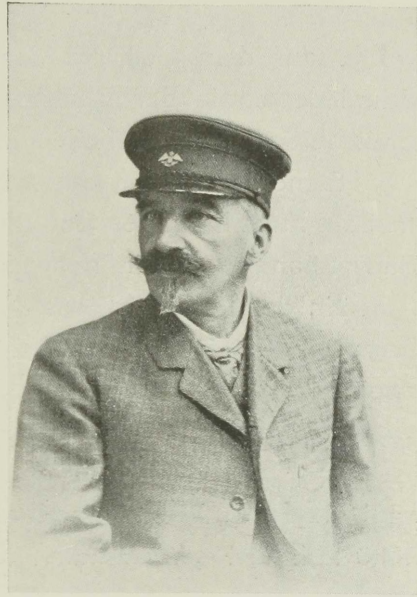
Im selben Jahre wird zur Bequemlichkeit eine Zahlstelle im Kontor des Revaler Beobachter eingerichtet und Herr Redakteur Edwin Horschelmann zum Glied der Regatta-Kommission gewählt, welcher somit der erste Funktionär der Revaler Filiale des Y. C. ist.

An der Regatta des Jahres 1891 nahmen bloß 8 Boote teil, bei welcher LYDIA (Scheel) den ersten und ALMA (Feldhuhn) den zweiten Preis erhielten. Am Strande gegenüber der Kesselbatterie waren Tribünen für Zuschauer errichtet, doch verregnete die Regatta leider. Auch später hatte man damit kein Glück, so daß nach 2 Versuchen die Errichtung von Tribünen am Ufer endgültig aufgegeben wurde.

Im März

1892

bekommt Reval seinen ersten Hafenmeister in der Person des Herrn C. Kruus. Ferner wurden Demarchen beim Ministerium unternommen, das Statut dahin zu verändern, daß Reval seinen eigenen ständigen Vice-Commodore erhält. Diese Bemühungen wurden denn auch von Erfolg gekrönt und auf diesen Posten Kapitän ersten Ranges Gerardi gewählt.



Vice-Commodore C. Kruus.

Die Revaler Clubregatta am 5. Juli zeigte eine Beteiligung von 17 Yachten, außerdem hatten zwei fremde Boote, die METSCHTA aus Petersburg und NAJA aus Helsingfors sich gemeldet, starteten aber nicht. Es wurde in drei Abteilungen gesegelt. Erste Preise erhielten: DARLING, KIT, NIXE, zweite Preise DAGMARA, LYDIA, ONESHEZ. Als Preise wurden Jetons in Form von emaillierten Flaggen des Y. C. verteilt.

Aus den Geschehnissen dieses Jahres ist noch eine von Vicecommodore Gerardi arrangierte Ausfahrt nach Fall zu erwähnen, an der 3 Yachten — PTITSCHKA des Vicecommodore, DAGMARA des Herrn Laupmann und DARLING des Herrn Freybusch, sowie der Dampfer SORKIJ, auf dem die Damen und Kinder untergebracht waren, teilnahmen. Hin ging es im Schlepp wegen absoluter Flaute. Gegen Abend kam ein plötzlicher NO-Sturm auf, der 2 Yachten zum Stranden brachte, der SORKIJ hielt sich nur mit Hilfe von Volldampf vor Anker, während es nur DARLING (Kapt. Kalling und Freybusch) gelang, sich frei zu

kreuzen und nach Baltischport zu segeln. Die Yachten wurden später gerettet. Jedenfalls zeigt dieser Fall die Überlegenheit einer modernen Kreuzeryacht vor den schweren englischen Kuttern.

### 1893

wurde auf dem Bollwerk das Winterhaus für die Matrosen und eine Schmiede, sowie der Bootsschuppen von 22 Faden Länge und 5 Faden Breite fertiggestellt, die bedeutenden Mehrkosten durch eine Anleihe gedeckt.

Ferner wurden in diesem Jahre auf Anregung des Revaler Vicecommodore Kapt. I. Ranges Gerardi Schritte unternommen zur Erlangung einer Subvention des Marineministeriums, die auch von Erfolg gekrönt waren.

An der Regatta dieses Jahres nahmen 13 Yachten in 3 Klassen teil. Erste Preise erhielten: ALMA, FREYA (Hoeppener), ATALA (Eggers); zweite Preise: KIT, DARLING, IRENE (Kruus).

Im Jahre

### 1894

wird die durch Vicecommodore Gerardi erwirkte jährliche Subvention von 1000 Rbl. zu Regattazwecken zum erstenmal ausgezahlt. Damals wurden der Marineminister Admiral Tschichatschow, Portkommandeur Contre-Admiral von Wilken und Kapt. Gerardi zu Ehrenmitgliedern gewählt.

Da Kapt. I. R. Gerardi im Frühling dieses Jahres nach Riga versetzt wurde, so wurde an seine Stelle Herr Carl Kruus zum Vicecommodore für Reval und zum Hafenmeister Herr Freybusch gewählt.

Damit kam neues Leben in den Revaler Sport. Vor allem hatte sich die frühere Einteilung der Boote in 2—3 Klassen nach der Länge als eine durchaus illusorische fühlbar gemacht, und so wurde denn in diesem Jahr beschlossen, die damalige englische Formel  $\frac{(LWL+1/20) \times S. A}{6000} =$  Segeltonnen einzuführen, die zum erstenmal zur internen Clubregatta am 26. Juni 1894 angewandt wurde. Es wurde in 3 Klassen gesegelt. Im ganzen nahmen 16 Boote an der Regatta teil. Erste Preise erhielten: DARLING, IRENE und BRIGITTA (Koch); zweite Preise: ATALA und ONESHEZ (Pelzig).

Über etwaige Volksregatten ist aus den Protokollen und dem Archiv nichts zu ersehen, auch erschien in diesem Jahre kein Almanach, wahrscheinlich wegen der großen finanziellen Schwierigkeiten, hatte doch der

Club seine Clubhäuser und die Bootsschuppen aufgebaut. Die Gesamteinnahmen balancieren mit 7964,62 Rbl. (incl. 5000 Rbl. hypothekarische Schulden) von welchen allein für Clubbauten 6536,84 Rbl. verausgabt waren.

Unter solchen Umständen ist es nicht wunderzunehmen, daß der Club sich an das Marineministerium mit der Bitte wandte, die Hälfte der Subvention statt zu Regattapreisen zur Bezahlung der auf dem Hause ruhenden Schulden benutzen zu dürfen.

Im Frühling

1895

traf jedoch der Bescheid des Marineministeriums ein, daß es nicht gestattet werden könne, die Subvention des Ministeriums anders als zu Regattapreisen zu verwenden. Es wird daher beschlossen, je 400 Rbl. in Reval und Hapsal zu den internen Clubregatten und je 60 Rbl. für 3 Volksregatten auszusetzen, den Rest von 20 Rbl. zur Anschaffung von Preisjetons zu benutzen.

Zu der in Reval stattfindenden Regatta vom 25. Juni starteten 13 Boote in 4 Klassen. Erste Preise erhielten KIT, IRENE, KILKA (ex-LYDIA) (Plotnikow) und DAISY (E. Taube); zweite Preise AJA, FREYA, GAGARA und UNDINE (Scheel). Den Marinepreis von 400 Rbl. erhielt DAISY, doch schenkte der Gewinner Herr E. Taube (Baltischport) das Geld in munifizenter Weise dem Club, welchem Beispiel seitdem lange Jahre hindurch alle Gewinner folgten, dadurch dem Club ermöglichend, seine für den Aufbau zweier Häuser und Schuppen gemachten Schulden zu bezahlen. —

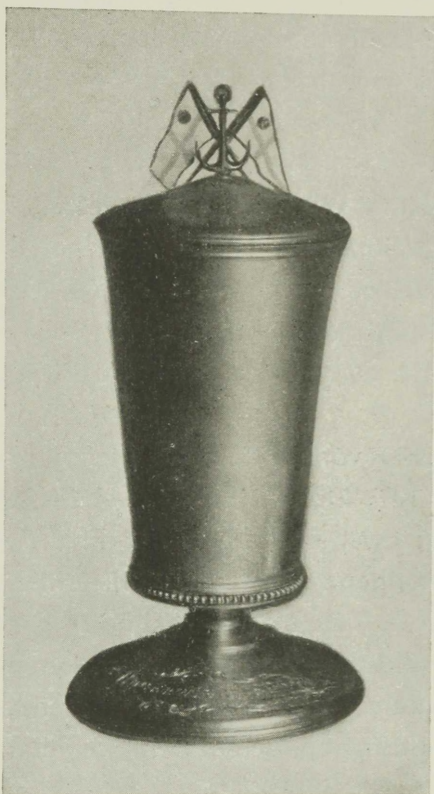
In Hapsal fand in diesem Jahre eine Clubregatta am 23. Juli statt, an der 7 Yachten teilnahmen. KIT und FELUCA nahmen erste Preise, MAUD und DAISY zweite.

Die drei Volksregatten fanden in Reval mit einer Beteiligung von 16 Booten — in Hapsal und in Kasperwiek mit einer Beteiligung von 24 Booten statt. Es wurden von jetzt an Geldpreise verteilt, im Betrage von 25, 15 und 10 Rbl. resp. je 20 und 10 Rbl., falls in 2 Klassen gesegelt wurde.

Die Bilanz erreicht 4167.85 Rbl.

Zum Schluß der Saison wird dem Club eine hübsche Überraschung, indem Herr E. Taube demselben den ersten Wanderpokal darbringt, der im nächsten Jahre auf einer besonderen Regatta in der Rogerwiek bei

Baltischport ausgesegelt werden soll. Die Bestimmungen waren folgende: Der Pokal geht in den zeitweiligen Besitz des Eigentümers des gewinnenden Bootes über. In den endgültigen Besitz des Gewinners geht der Pokal über, wenn er zwei Jahre der Reihe nach, oder 3 mal im ganzen von derselben Person, einerlei mit welchem Boote, genommen wird.



Der Rogerwiewpokal  
gestiftet von Herrn E. Taube.

Wie man sieht, ganz moderne Bestimmungen, die leider nicht ganz den erwünschten Erfolg hatten, da DARLING in den beiden aufeinanderfolgenden Jahren den Pokal nahm und endgültig behielt. Zum erstenmal wurde der Rogerwiewpokal am 14. Juli

1896

ausgesegelt, nachdem die auf den 30. Juni festgesetzte Regatta wegen Windstille vertagt werden mußte; außerdem fanden Clubregatten um den Marinepreis am 23. Juni in Reval und am 27. Juli in Hapsal statt. Zu der Regatta in Reval erhielten in drei Klassen erste Preise: DARLING, FREYA, ATALA, zweite Preise: KIT, IRENE, FELUCA. Volksregatten wurden veranstaltet in Reval, Hapsal und Kasperwiek.

Da Herr Freybusch wegen Zeitmangels seinen Posten als Hafenmeister aufgeben mußte, wurde an seine Stelle

Leutnant Pelzig gewählt, der diesem schweren Posten mit seltener Ausdauer und Liebe lange Jahre vorstand, bis er 1903 nach Sewastopol versetzt, Reval verlassen mußte. Die allgemeine Liebe und Achtung, die sich dieser prächtige Mensch zu erwerben gewußt hatte, zeigte sich beim Abschiedsdiner, das ihm bei seinem Abgange seine Sportkollegen gaben. Noch viele Jahre, bis in die letzten, hat Herr Pelzig mit dem Club in Relation gestanden, und zu den Hauptfestlichkeiten traf sicher ein telegraphischer Glückwunsch von ihm ein.

Im allgemeinen kann man sagen, daß das Jahr 1896 das allerflau-este im Laufe des ganzen Vierteljahrhunderts war. Hapsal hatte endgültig ausgespielt, es wurde nichts mehr getan. In Reval hatte man keinerlei Selbständigkeit und noch zu wenig Funktionäre, und so tritt denn ein vollkommenes Interregnum ein, und sind keinerlei Dokumente aus dieser Zeit im Archiv vorhanden. Auch die Bilanz zeigt einen Rückgang (3788.60 Rbl.)

Daß die Dinge nicht so weitergehen konnten, war klar, und so wurde im Frühjahr

1897

die Leitung des Yacht-Clubs endgültig nach Reval übergeführt, indem alle Funktionäre aus der Zahl der Revalenser gewählt wurden. Herr Kruus, der sein Boot IRENE verkauft hatte, trat von seinem Posten als Vicecommodore ab und zog sich bald ganz vom Segelsport und dem Y. C. zu einem Einsiedlerleben zurück, während dessen er in seiner Mussezeit dem Jagdsport oblag. — Wie Hohn mutet es einen an, daß dieser wohl-

wollende, bescheidene und zufriedene, mit einem unverwüsthlichen Humor begabte Mann, der keiner Fliege ein Haar gekrümmt und keine Reichtümer gesammelt hatte, in der Revolutionszeit auf einer seiner Erholungsfahrten auf die Pürsch aus dem Hinterhalt von Mordbuben erschossen wurde.

Mit der Überführung der Geschäftsstelle nach Reval beginnt die

## II. Periode 1897—1905

in der Geschichte des Yacht-Clubs.

An Stelle des Herrn C. Kruus wird Herr Freybusch zum Vicecommodore gewählt, ins technische Komitee von Revalensern die Herren



Vice-Commodore A. Freybusch.

E. v. Wahl und M. Pelzig (letzterer Hafenmeister), Sekretär Herr Rechtsanwalt J. Scheel, Kassierer Herr Woldemar Hoepfener, Ökononievorsteher Herr L. Zbierzchowski, Mitglieder der Regattakommission Baron Wolter Stackelberg-Hallinap und Herr E. Sporleder.

Nun kommt wieder neues Leben in den Club. Die Zahl der Mitglieder steigt auf 112. Die Zahl der Boote ist scheinbar zurückgegangen, indem dieselbe ohne Eisboote 50 beträgt, jedoch sind es hauptsächlich die alten und kleinen Boote, die abgefallen sind, so daß die Yachtflotte als ganzes sich doch besser präsentiert als früher. — Das Clubleben, das sich besonders an den Mittwohabenden um die feingebildete lebenswürdige Persönlichkeit des Friedensrichters Herrn Zbierzchowski schart, blüht sichtlich empor. Es wird gesegelt, auch größere Touren gemacht, wie der im Jahre 1898 wieder erschienene Almanach zeigt, vor allem die Geschwader- Pfingstfahrt der 3 Yachten — WARJÄG, ELLIDA und FREYA nach Finnland, durch die solche Nordlandfahrten bei uns sehr populär wurden.

Auch Regatten wurden eifrig am ganzen Strande gesegelt. Am 24. Juni fand in Reval bei scharfem Winde die Regatta um den Marinepreis statt. Es wurde in 3 Klassen gesegelt, im ganzen 13 Boote. Den ersten Preis, sowie die Prämie des Marineministeriums erhielt ELLIDA (J. Scheel); in der zweiten Klasse KILKA (Schultz) den I. und ATALA den II. Preis. In der dritten Klasse kam kein Preis zu Verteilung, da nur die HL. BRIGITTA die Regatta beendete, jedoch wegen Kollision mit dem WARJÄG distanciert wurde.

Am 21. Juli fand in Hapsal die Marinepreisregatta statt, an der sich 8 Yachten in 2 Klassen beteiligten.

Preise erhielten in der 1. Klasse: I Pr. u. Preis des Marineministeriums: SELINA. II Pr. GRETA. 2. Klasse: I Pr. AEGIR. II Pr. EKA.

Nachdem die auf den 7. Juli angesetzte Regatta um den Rogerwiewpokal, zu der 8 Yachten in Baltischport eingetroffen waren, wegen Sturm ausfallen mußte, wurde die Regatta am 4. August bei einer Beteiligung von nur 3 Yachten, unter denen DARLING keinen ebenbürtigen Konkurrenten hatte, ausgesegelt, und der Pokal von DARLING endgültig genommen. —

Volksregatten fanden in Kasperwiek (15 Boote), Hapsal (20 Boote) und Reval (31 Boote) statt. Geldpreise wie gewöhnlich.

1898

wird, da das Leben auf der Clubinsel so rege geworden ist, für die Sommerzeit ein Telephon eingerichtet, was natürlich zur Bequemlichkeit und



ELLIDA des Herrn Vicecommodore J. Scheel  
(jetzt LITTLE FLY Clubboot)

Förderung des geselligen Lebens dient. Über Regatten und sonstiges Leben im Club in diesem Jahre ist wenig aus den Archiven zu ersehen.

Eine Volksregatta wird dieses Jahr in Kolk arrangiert. — Da das Meßverfahren doch nicht recht den Anforderungen gerecht wird, so werden mit

Riga Verhandlungen wegen eines gemeinsamen Meßverfahrens angeknüpft.

Im allgemeinen ist in der Geschäftsführung wieder ein Abflauen zu bemerken.

1899

tritt wiederum eine Veränderung



John Scheel  
Vicecommodore des K. E. S.-Y.-C.

In der Leitung des Clubs ein, indem Herr John Scheel Vicecommodore wird und Freybusch ins technische Komitee tritt. Da ferner die 10-jährige Kampagne festlich begangen werden sollte, so äußerte sich das wieder durch eine größere Straffheit in der Führung der Clubgeschäfte, indem 1900 wieder ein Almanach erscheint, der über die Ereignisse des Jahres 1899 berichtet.

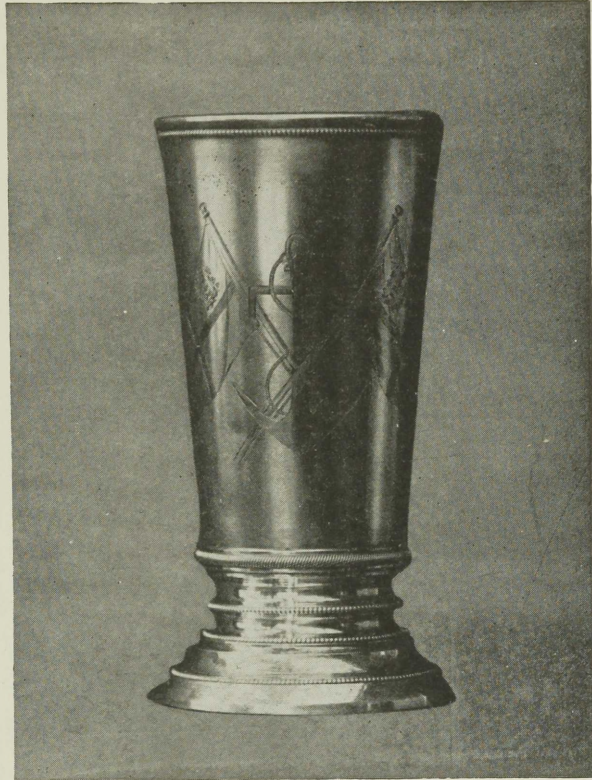
In der Sorge um die Hebung des immer stiller werdenden Hapsals hatte das Komitee eine Bittschrift an das Marineministerium gerichtet, in der um Beleuchtung der Hapsaler Einfahrt petitioniert wurde, jedoch wurde dieselbe von der Behörde abgeschlagen, da solches 30.000 Rbl. kosten würde, was in keinem Verhältnis zu den Vorteilen

stände. Ferner interessierte sich der Klub wieder einmal sehr für die Mützenfrage, wobei ein Modell den allgemeinen Beifall fand und angenommen wurde. Ferner arbeitet das Komitee an der Durchsicht der Meßformeln und beschließt die Benzonsche Formel des deutschen Seglerverbandes anzunehmen, sowie das Führen von Logbüchern für gedeckte Yachten für obligatorisch zu erklären.

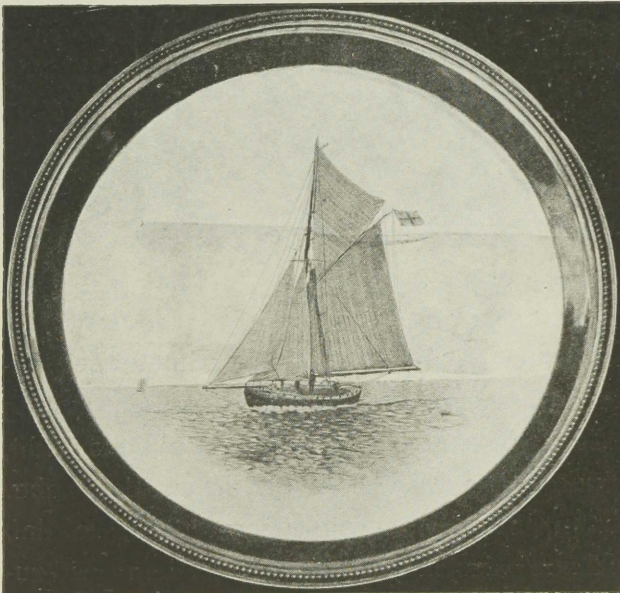
Auch das Interesse an der Förderung der Volksregatten ist vorhanden, wie aus dem Antrag des Baron Frank en zu ersehen ist, der proponiert, 200 Rbl. auszuwerfen, um einen Extrapreis in Form eines Musterbootes verteilen zu können, was die Schifffahrt entschieden sehr heben würde. Die Generalversammlung erklärt sich im Prinzip durchaus einverstanden und trägt Baron Frank en auf, ein derartiges Boot zu beschaffen.

Leiderverlief die sympathische Sache im Sande und auch später kam die mehrfach aufgenommene Idee nicht zur Verwirklichung.

Die Erinnerung an die interessanten Rogerwiekpokal-Regatten und die Überzeugung, durch derartige Preise den Sport zu heben, verdichteten sich zu einer vom Komitee arrangierten Kollekte zu einem Revelstein-Wanderpokal, die bis zum Ende des Jahres 1899 zweihundert Rbl. ergeben hatte. Jedoch wurde beschlossen, wegen des im nächsten Jahre neu einzuführenden Meßverfahrens die Revelsteinpokal-Regatta noch



Der von den Hapsalschen Herren gestiftete Pokal.



Teller d. Hapsaler Pokals. (AJA d. Commodore v. Gernet.)

aufzuschieben. Auch in Hapsal hatte man sich dieses Jahr zu einem Pokal aufgeschwungen, den einige Förderer des Segelsports zur Erinnerung an das 10-jährige Bestehen des Yacht-Clubs gestiftet hatten mit der Bestimmung, ihn dem absolut schnellsten Boote zukommen zu lassen, damit die AJA des Herrn Commodore von Gernet ihn nehme. Auf dem Teller des Pokals war dementsprechend das Bild der AJA eingraviert worden.

Nun erschien zu der Regatta ELLIDA, deren Eigner von dieser stillschweigenden Abmachung der Hapsaler Herren keine Ahnung hatte, und kam etwa 2 Minuten nach der AJA an, der als absolut schnellstem



JOA (Fürst Wolkonsky-Fall).

Boot der Preis zugesprochen wurde. ELLIDA, deren berechnete Zeit bedeutend geringer war, als die AJA's, protestierte gegen diese Auffassung des Begriffs „absolut schnellstes Boot“, erhielt jedoch den Preis nicht, der zum nächsten Jahr zurückgestellt wurde. Im nächsten Jahr aber wurde er der JOA des Fürsten Wolkonsky-Fall zugesprochen, so daß dieser Pokal nie in die Hände desjenigen gelangte, dem er zugedacht war.

An Regatten wurden im Jahre 1899 2 Clubregatten in Reval und Hapsal und 3 Volksregatten in Reval, Hapsal und Kasperwiek ausgesegelt. Den Marinepreis erhielten FELUCA und ELLIDA. — An sonstigen Ereignissen der Sommerkampagne seien erwähnt: die festlich begangene Feier des 10-jährigen Bestehens, zu der die Spitzen der hiesigen Institutionen eingeladen waren, und der Besuch des dänischen Panzerkreuzers TORDENSKJÖLD, dessen Offiziere zur Regatta eingeladen wurden.

Die Jahresbilanz von 3654.72 Rbl. ist nicht groß und wegen der Ausgaben zum Dezennatsfest schließt die Kasse dieses Mal mit einem Defizit von 183 Rbl., was sich späterhin leider noch mehrmals wiederholt und durch Kollekten gedeckt werden muß.

Das Jahr

1900

ist für die weitere Entwicklung des Clubs durch einen ganz unscheinbaren Umstand von hervorragender Wichtigkeit. Der Besitzer des WARJÄG war durch pekuniäre Verhältnisse gezwungen, den Sport aufzugeben und seine Yacht zu verkaufen. Zum Geburtstage des Herrn John Scheel kauften in fröhlicher Stimmung, ohne das Boot je gesehen zu haben, die drei Herren — E. Hoepfener, E. Gahlnbäck und A. Sesemann den WARJÄG, den sie zu Ehren ihrer resp. Frauen LI nannten. — Damit trat zum erstenmal die kapitalkräftige Kaufmannschaft aktiv in das Leben des Clubs ein. Schon nach einem Jahre trennte sich das Kleeblatt, indem Herr Sesemann die LI behielt, die anderen Herren sich neue, größere Boote in Finnland kauften. Als jedoch die Li, die gerade nicht durch Schnelligkeit glänzte, den anderen gegenüber ins Hintertreffen geriet, verkaufte Herr Sesemann sein Boot und erstand die schöne und bequeme HIAWATHA, die lange Jahre den Club zierte und wohl von allen Yachten das meistgesegelte Boot war. Die beständige Rivalität ließ stets neue, größere Boote auftreten, so daß die Kaufmannschaft und das Kapital bald die Hauptrolle im Club zu spielen begannen. Doch wir wollen den Ereignissen nicht vorgreifen und die stille Arbeit des Clubs in seinem inneren Ausbau weiter verfolgen. Das gesellige Leben im Club verlangt eine sachgemäße Erweiterung der Ökonomie, die von Herrn Neuber in rationeller Weise eingerichtet wird, so daß diese in die offiziellen Kassenbeschlüsse nicht eingeschlossene Wirtschaft der Clubkasse und besonders dem Clubinventar von nun an manche Einnahme ver-

schaft, Herrn Neuber aber allerdings sehr viel Mühe und Arbeit macht. Ganze 4 Jahre bis 1904 hat Herr Neuber in dankenswerter Weise dieses undankbare und doch so wichtige Amt zu Nutz und Frommen des Clubs und der Mitglieder verwaltet.



LI (ex YULLANAR, ex WARJÄG) Clubboot des E. S.-Y.-C.

Auf Antrag des Herrn von Wahl wird beschlossen, ein Signalsystem für die Yachten des E. S. Y. C. auszuarbeiten und ihm der Auftrag dazu gegeben. Im Juni ist dasselbe fertig und vom technischen Komitee einstimmig akzeptiert worden, worauf es in Druck gegeben und vom nächsten Jahre an für alle seegehenden Yachten obligatorisch gemacht wird.

Im April 1900 werden alle Yachten nach dem deutschen Meßverfahren gemessen, genaue Meßbriefe ausgestellt und nur nach diesem Meßverfahren registrierte Yachten zu den Regatten zugelassen. Dabei



HIAWATHA des Herrn Vicecommodore A. Sesemann.

wurden im E. S. Y. C. bloß die Kreuzerklassen eingeführt, die gewissen Festigkeits- und Wohnlichkeitsbestimmungen unterworfen waren.

Die Regatten dieses Jahres wurden nun schon nach den neuen Vergütungstabellen des deutschen Seglerverbandes gesegelt, wobei PERKUN, ELLIDA und ATALA erste Preise und der PERKUN auch den Marinepreis von 400 Rbl. erhielt. Der Besitzer des PERKUN, der dem internen Club-

leben ziemlich fern stand und zum großen Teil auch unter der Flagge eines anderen Clubs segelte, behielt den Gewinn für sich, während bisher alle Gewinner des Marinepreises das Geld dem Club zur Verfügung gestellt hatten. Dadurch geriet der Club, dessen Budget auf diese Einnahme angewiesen war, wiederum in ein Defizit, das durch Kollekten gedeckt werden mußte.

An sonstigen Ereignissen dieses Jahres ist ein zum Besten einer in Reval zu erbauenden Rettungsstation veranstaltetes Sommerfest zu erwähnen, das unter Tanz und allerlei Kurzweil (wie z. B. ein Wetttrudern in Tonnen etc.) in dem festlich geschmückten Bootsschuppen sehr harmonisch verlief, leider aber später nie wieder in ähnlicher Weise wiederholt worden ist.

Nachdem in letzter Zeit alle 2 Jahre beim Turnus die Vicecommodore ausscheiden, kommt seit



Vicecommodore A. Sesemann.

1901

für etwas längere Zeit Stabilität in die Führung, indem Herr A. Sesemann, ein noch recht junges Mitglied, im März 1901 zum Vicecommodore gewählt, an die Spitze des Clubs tritt, in welcher Stellung er viele Jahre blieb. Ein energischer, tatkräftiger Mann, eine stark ausgeprägte Persönlichkeit, pekuniär

wohlsituiert und genügend viel Zeit habend, die er dem Club widmen konnte und wollte, war Sesemann von hervorragender Bedeutung für die ganze nun folgende Zeit, der er den Stempel aufdrückte. — Vor allem kommt die Revelsteinpokal-Angelegenheit endlich ins Rollen. Zur Erreichung eines gediegenen Entwurfes war ein Preisausschreiben publiziert worden, zu Preisrichtern die Herren Wold. Hoepfener, E. von Wahl und H. Siéger gewählt. Die Kommission, die sich durch Herrn Juwelier Kopf kooptiert hatte, wählte den Entwurf mit dem Motto SEESTERN, als dessen Autor sich Konrad Baron Ungern-Sternberg erwies, und der von der Firma Kopf in gediegener Weise ausgeführt

wurde. Bis 1911 ist dann der Pokal eifrig umstritten worden, bis ihn Dr. Schomack er aus Petersburg mit der CARAMBA Kais. Fl. Y. C. uns endgültig entführte. Dieses erste Jahr 1901 wurde er jedoch noch intern



Der Revelsteinpokal.

ausgesegelt, wobei sich 10 Boote an der Regatta beteiligten und SOPHIA ihn zum erstenmal errang.

Für die Regatten um den Marinepreis waren je 300 Rbl. fixiert, um ein Boot als 1 Preis für die Volksregatten aussetzen zu können, das jährlich abwechselnd an verschiedenen Orten ausgesegelt werden sollte. Das technische Komitee wurde beauftragt, für 150 Rbl. ein solches Boot zu schaffen, hat es jedoch, soviel bekannt, niemals durchgeführt. — An der

Regatta um den Marinepreis in Reval nahmen 11 Yachten teil. Erste Preise erhielten: DARLING, IRENE, PERKUN; einen zweiten Preis ELLIDA. Der Marinepreis fiel wiederum an PERKUN, der als großes modernes



SOPHIA des Herrn Baron W. Stackelberg-Hallinap.

Boot keine ebenbürtigen Konkurrenten hatte, und ging somit wieder der Clubkasse verloren.

In der Hapsalschen Marinepreisregatta siegte die SOPHIA, und in der zweiten Klasse erhielt den ersten Preis ELLIDA.

Außer diesen Regatten wurde noch eine Extra-Regatta gesegelt um einen von Baron W. Stackelberg gestifteten Preis, zu der von anderen Herren noch weitere 8 Preise gestiftet wurden, die hauptsächlich in ver-

schiedenem Alkohol bestanden. Es nahmen 15 Yachten teil, wobei ESTRELLA den ersten Preis erhielt.

Am 19. August fand auch eine Volksregatta in Reval statt; ob noch welche gesegelt wurden, ist aus den Daten des Archivs nicht zu ersehen.



EDITH. Clubboot E. S.-Y.-C. Geschenk des Herrn E. Siebert.

Außer Regatten wurden auch Touren gesegelt, besonders Finnland wurde viel besucht. Eine dieser Touren stellt für den E. S. Y. C. gewissermaßen einen noch nicht geschlagenen Rekord vor, indem die kleine FELICIA bloß mit dem Eigner und dessen Gemahlin an Bord, ohne Matrosen die Fahrt nach Helsingfors, Porkala und retour machte.

Auch die Nichtbootbesitzer hatten seit diesem Jahre die Möglichkeit zu segeln, dank der Munifizienz des Herrn Siebert, der sein halbgedecktes Boot EDITH dem Club schenkt, das bis zum Jahre 1912 den Mitgliedern zu Fahrten auf die Rhede zur Verfügung stand, wo es wegen Alters aus den Listen gestrichen werden mußte.

Die Erfahrungen der Segelsaison ließen für den Winter eine Menge Arbeit offen.

Die Proposition von Herrn von Wahl, eine obligatorische Bootführerprüfung einzuführen, wird einstimmig angenommen und die Ausarbeitung der Bestimmungen einer Kommission überlassen (E. v. Wahl, O. Eggersen., Bar. Franken).

Da die meisten Ausfahrten nach der Insel Wulf gerichtet waren, so wandte sich das Komitee an Herrn Schottländer mit der Bitte, zu gestatten, am Strande einen Pavillon aufbauen zu dürfen, um dort im Falle von Regen Unterkunft zu haben. Diese Bitte wurde zwar in der liebenswürdigsten Form, aber durchaus kategorisch abgeschlagen.

Ebenso hatte der Y. C. mit einer Bittschrift an die Zollbehörde um Abtretung des auf der Mole stehenden Steinhauses keinen Erfolg.

Im übrigen ist ein streitbarer Geist in den Club gezogen, der sich in verschiedenen prinzipiellen und praktischen Fragen zeigt. Dahin gehört die leidenschaftliche Debatte, ob die DAISY als offenes Boot mit Wulstkiel zu der Revelsteinpokal-Regatta zugelassen werden könne. Ferner der Rechtsstreit um die Havarie des DELPHIN, sowie der Streit um den Platz des Eisbrechers „Stadt-Reval“ am Bollwerke des Y. C., der mit dem Siege des Yacht-Clubs endigt, der aber dadurch ein eifriges Mitglied im Kapitän des Eisbrechers verliert.

Zum Schluß kommt die wichtige Frage des Marinepreises auf die Tagesordnung und löst eine leidenschaftliche Debatte aus. Herr Scheel proponiert im September auf der Generalversammlung, daß ein Boot nur dann den Marinepreis erhalten könne, wenn es einmal außer Konkurrenz an der Regatta um denselben mitgesegelt sei. Die Sache wird einer Kommission übergeben (Sesemann, Franken, Edg. Hoepfener, Pelzig, Wahl) und es wird beschlossen, daß an internen Regatten nur solche Fahrzeuge des E. S. Y. C. teilnehmen können, die nicht unter anderer Flagge fahren, wogegen allerdings von Baron Franken und Herrn W. Hoepfener Protest eingelegt wird. Im übrigen wird die Sache noch-

mals einer Kommission übergeben, da die Erfahrungen mit dem deutschen Meßverfahren deutlich gezeigt haben, daß kleine Yachten in keinem Falle mit großen konkurrieren können, trotz der Vergütung; daß es infolgedessen gerecht erscheine, Preise in verschiedenen Klassen zu verteilen. Infolgedessen wird beschlossen, in Zukunft, angefangen mit 1902, nur eine Marinepreisregatta und zwar abwechselnd, an verschiedenen Orten, auszusegeln, in 3 Klassen, nach verschiedener Bahn. Es sollen mithin 150, 200 und 250 Rbl. zur Verteilung kommen, wobei anerkannt wurde, daß der moralische Zwang, den Preis dem Club zu retournieren, eine für den Sport ungesunde Erscheinung darstelle und nicht wünschenswert sei.

Auch außer den Kommissionen wurde im Winter fleißig gearbeitet. Wegen der bevorstehenden Bootführerprüfung hielt Herr v. Wahl in diesem und mehreren folgenden Wintern nautische Kurse ab, die das gesellige Leben und das Fachinteresse auch im Winter aufrecht erhielten.

Da das Leben im Yacht-Club eine bedeutende Erweiterung erfahren hatte, unsere Bemühungen, das Zollhaus zur Benutzung zu erhalten, aber keinen Erfolg gehabt hatten, so schlug im Februar

## 1902

Herr Sesemann vor, das zu einem Pokal für eine Herbstregatta gesammelte Geld im Betrage von 280 Rbl. zu einer Vergrößerung des Clubhauses zu verbrauchen, wozu vielleicht noch Zeichnungen zu erreichen wären. Der von Baron Stackelberg vorgelegte Plan wird jedoch in der Form nicht akzeptiert und auch die weiteren vorgestellten Pläne von Herrn v. Wahl und Ingenieur Knüpfner wurden nicht ausgeführt, sondern der Club begnügte sich schließlich mit einem kleinen Umbau, indem die Schmiede zu einem Damenzimmer, das frühere Matrosenzimmer in ein Speisezimmer umgewandelt wurden und diese beiden Räume später mit den früheren durch eine Überdachung des Zwischenraumes verbunden wurden, wodurch noch eine Garderobe gewonnen und die frühere Garderobe in ein Komiteezimmer umgewandelt werden konnte; doch kam das alles erst im Jahre 1905 zur Ausführung.

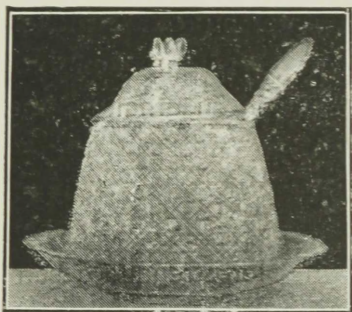
Die Regatten dieses Jahres zeichnen sich durch eine Masse Proteste aus, wie sie sonst früher in dem Maße nicht vorgekommen waren. Sie stellen aber gewissermaßen die Geburtswehen dar, durch die aus der alten Gemütlichkeit ein sportmäßiges faires Segeln erzielt wurde. So

wurde die interne Regatta vom 9. Juni wegen eingelaufener Proteste auf den 16. Juni verschoben. Erste Preise erhielten YVONNE, FAVORIT, ATALA; zweite Preise OXANA und DARLING.

Den Revelsteinpokal nahm am 7. Juli die ELLIDA unter Führung ihrer Eigners J. Scheel, die sehr schnell gesegelt war (12 $\frac{1}{2}$  Stunden) und offiziell gelobt wurde. Es kamen solche Seen an Bord, daß unter anderem ein Stichling ins Cockpit gespült wurde, der einige Zeit lang im Club in einem Eimer gehalten wurde.

Ferner fanden noch eine interne Regatta in Hapsal und Volksregatten in Reval, Baltischport und Hapsal statt.

Zum Schluß der Saison hatte der Club noch eine Extra-Regatta um die von Herrn Bankdirektor E. Hoepfener gestiftete Bowle auf den Namen des Vicecommodore Sesemann, die nach besonderer Vermessung (L ü A) und besonderer Vergütung mit verschiedener Startzeit ausgesegelt wurde, so daß das zuerst ankommende Boot auch den Preis erhielt, wodurch diese Regatta auch für das zuschauende Publikum besonders interessant war und sich lange Jahre großer Beliebtheit erfreute.



Sesemann-Bowle  
gestiftet v. Herrn E. Hoepfener.

Zum erstenmal wurde sie am ersten September 1902 ausgesegelt und von ELLIDA genommen, was wieder einen Protest der NAN

hervorrief, der jedoch abgewiesen wurde.

Ein für den 24. Juni in Aussicht genommenes Sommerfest mit Damen, zu dem eine Kommission von 10 Herren gewählt worden war, kam wegen des Todes des Gouverneurs nicht zustande.

Auch dieses Mal arbeitete der Club mit einem Defizit, das hauptsächlich durch die Unkosten der Ökonomie hervorgerufen war.

Die ersten Bootsführerprüfungen fingen im Januar

## 1903

an und unterzogen sich denselben vor allem alle älteren Revaler Segler, schon um des Beispiels wegen, doch wurde später beschlossen, da viele Segler auswärts lebten und manche sich nicht einer Prüfung unterwerfen wollten, daß alle, die bis 1901 selbständig Boote geführt hatten, von

einer Prüfung dispensiert waren. Im Herbst dieses Jahres wurde die Prüfung in dem Sinne verschärft, daß von den Examinanden nicht nur ein theoretisches, sondern auch ein praktisches Examen verlangt werden sollte, was aber bis jetzt nur in den seltensten Fällen wirklich durchgeführt wurde, wo man die Segelfähigkeit der Prüflinge gar nicht kannte.

Die noch in der Hapsalschen Periode angeregte Abschaffung des vielen Goldes an der Uniform kommt nun in Fluß, und wird auf Beschluß der Generalversammlung eine neue Uniform mit schwarzem Abzeichen und Knöpfen eingeführt. Um eine Bestätigung wurde einstweilen garnicht nachgesucht, sondern die Sache als *fait accompli* betrachtet. Da diese Uniform allen Mitgliedern gestattet war und nicht nur den Bootsbesitzern, wie die frühere, die kleidsame Mütze außerdem großen Anklang fand, so erhielt der Club einen großen Zuwachs an neuen, sogenannten „Mützenmitgliedern“, was der Kasse des Clubs sehr günstig war. Der von den Matrosen geäußerten Bitte um Änderung ihrer den Kronsmatrosen ähnlichen Uniform konnte aus Preisrücksichten damals nicht entsprochen werden. Da die Bestätigung der neuen Uniform eine Statutenänderung involviert hätte, diese aber noch in manchen anderen Dingen als ungenügend befunden worden, wurde beschlossen, eine vollständige Umarbeitung der Statuten vorzunehmen, zu welchem Zweck eine Kommission aus den Herren J. Scheel, E. v. Wahl, L. Zbierzchowski und W. Girard gewählt wurde. Trotzdem diese Kommission sehr eifrig gearbeitet hat, sind doch keine Resultate erzielt worden, da verschiedene äußere Umstände ein Vorgehen in dieser Angelegenheit nicht opportun, sondern ein Abwarten empfehlenswert erscheinen ließen.

Da die seinerzeit versuchte Erwerbung des Zollgebäudes nicht auskam, ebenso der geplante Umbau, so wird eine Bittschrift an das Ministerium eingereicht, 5000 Rbl. zum Bau eines Clubhauses assignieren zu wollen, doch hat diese Bitte keinen Erfolg.

Im selben Jahre hatte bei Seiner Anwesenheit in Reval Seine Kaiserliche Hoheit Großfürst Alexander Michailowitsch geruht die Ehrenmitgliedschaft im Club anzunehmen.

Da die Yachten des Clubs ihre Tourenfahrten immer weiter ausdehnen und auch ins Ausland fahren, so wird es als opportun erachtet, neue Patente in russischer und englischer Sprache zu verabfolgen. Ferner soll der Revelstein-Pokal von nun an extern ausgesegelt werden, jedoch

melden sich dieses Jahr keine fremden Yachten und erringt *HIAWATHA* am 31. Mai den Pokal unter 8 startenden Booten. — Es trat nun auch



YVONNE des Herrn E. Hoepfener.

eine andere Neuerung in den Regatten ein, indem im Anschluß an die Flaggenhissung den 27. April nach dem Frühstück ein Ansegeln-Handicap stattfand, bei dem *ELLIDA* den ersten, *ESTRELLA* den zweiten und *YVONNE* den dritten Preis erhielt.

Die Regatta um den Marinepreis fand am 8. Juni in der Rogerwiek statt, und errangen den Preis *ATALA II* (O. Eggers jun. und *OXANA*). *ATALA II* war auf Wunsch der Mitglieder zugelassen worden, trotzdem

sie als halbgedeckter Wulstkieler nicht unter die Bedingungen der Kreuzeryachten passte. Zu der Regatta startete auch die REGINA des St. Pet. Fl. Y. C. unter Dr. Butz, der ein Andenken an die Regatta erhielt.



ATALA II (ex MARION) des Herrn Otto Eggers jun.  
(jetzt WATAWAH des Herrn G. v. Wahl-Assick.)

Die Sesemann-Bowle errang HIAWATHA, YVONNE erhielt einen Startpreis.

An Volksregatten fanden 3 statt, in Reval (9 Boote), Hapsal (23 Boote) und Kasperwiek (15 Boote).

Als besonderes Ereignis der Sommerkampagne muß noch die Entrevue seiner Majestät mit Kaiser Wilhelm erwähnt werden, die sehr festlich verlief. Das Clubgebäude war reich geschmückt worden. Es wurde eine Geschwaderfahrt auf die Rhede gemacht und das Geschwader bei der Abfahrt beider Majestäten eines huldvollen Flaggengrußes gewürdigt.

Der Clubkasse kosteten diese Festtage die kleine Summe von 582 Rbl. Vielleicht wurde aus diesem Grunde der für den 15-jährigen Stiftungstag im November geplante Ball auf den nächsten Sommer verschoben, fiel aber dann wie alle übrigen derartigen geplanten Feste ins Wasser, dieses Mal wegen Ausbruch des Krieges mit Japan im Jahre

1904.



Das zum Empfange Seiner Majestät aufgestellte Yachtgeschwader des E. S.-Y.-C.

Die schwere Zeit, die unser Land durchmachte, ließ sich natürlich auch im Leben des Yacht-Clubs durchfühlen, das verhältnismäßig still verlief. Zum Besten der Hinterbliebenen der in Kriege gefallenen Seeleute wurden 100 Rbl. gespendet. Ferner wurden 1000 Rbl. der Bremenschen Hypothek aus dem Reservefonds bezahlt. Wegen des Krieges wurde beschlossen, statt eines kostspieligen Almanachs bloß ein Mitgliederverzeichnis drucken zu lassen. Da die EDITH ein schon recht altes und dazu offenes Boot ist, so war es schon längst der Wunsch des Clubs, ein besseres Clubboot für seine nichtbootbesitzenden Mitglieder zur Verfügung stellen zu können. Dieses Jahr ging nun dieser Wunsch in Erfüllung, indem Herr Bankdirektor H o e p p e n e r dem Club seine YVONNE schenkte.

Da dieses Boot selbst jedoch nicht mehr seetüchtig war, so demontierte der Club es und verkaufte die Teile desselben stückweise. Für den Erlös war es möglich, die LI für den Club anzukaufen, die längere Jahre



OIHONNA des Herrn William Girard.

den Clubmitgliedern zu Gebote stand. Im Vorstande findet insofern eine Veränderung statt, als Herr W. H o e p p e n e r, der langjährige Kassierer, von seinem Posten wegen Krankheit zurücktritt und seine Funktionen Herr E g o n K o c h übernimmt.

Um das Interesse zum Segeln zu heben, wird eine Eingabe an die Direktion der Realschule gemacht, daß an den Mittwochen Schüler auf

den Yachten mitgenommen werden können und an Bord sachgemäße Unterweisung im Segeln erhalten. Leider hat dieser Schritt, der von den Yachtbesitzern eine große Opferwilligkeit voraussetzt, trotzdem keine großen Früchte getragen, da unsere lernende Jugend sich merkwürdig indolent dazu verhielt, denn es galt hier arbeiten und lernen und nicht bloß spazierenfahren, da verlor die Sache natürlich bald den Reiz.

An Regatten wurden gesegelt ein Handicap, bei dem COLLEEN, OIHONNA und SOPHIA Preise erhielten. Den Revelsteinpokal nahm, trotz Protestes der OIHONNA, SOPHIA. Der Marinepreis wurde in 3 Klassen genommen und zwar von COLLEEN, DARLING und EDITH, die dem Club dadurch 150 Rbl. einbrachte.

Die Sesemann-Bowle nahm von 8 Yachten ATALA II. Außer den Clubregatten fanden noch 3 Volksregatten in Reval, Hapsal, Rogerwiek, jedoch mit fallender Beteiligung, statt. Die größte Beteiligung war in Baltischport (11 Boote).

Das Jahr

1905

das an sich scheinbar recht still und wenig bedeutsam verlief, war dennoch ein Wendepunkt in der Geschichte des Clubs, wurde doch in diesem Jahre zum erstenmal der Revelsteinpokal wirklich extern ausgesegelt, indem an der Regatta außer den 3 Yachten des E. S. Y. C. SOPHIA, OIHONNA und HIAWATHA noch die finnländische Yacht CYRANO\*) teilnahm. Der Pokal blieb aber in Reval, indem OIHONNA ihn zugesprochen erhielt.

War somit in der ersten externen Regatta der erste Schritt in die Öffentlichkeit getan, so wurde gleich darauf eine weitere für die ganze Entwicklung des E. S. Y. C. hochwichtige Entscheidung getroffen, indem auf Initiative des Herrn Fabrikdirektors E. F a h l e beschlossen wurde, für die Zukunft die Regatten in eine Woche zusammenzulegen unter dem Namen „Revaler Woche“. Zu dieser Woche stiftet Herr F a h l e einen Preis, zu Ehren des Commodore von Gernet „Gernet-Pokal“ genannt. Diesem Heraustreten entspricht auch ein weiterer Umbau des Clubhauses, indem

---

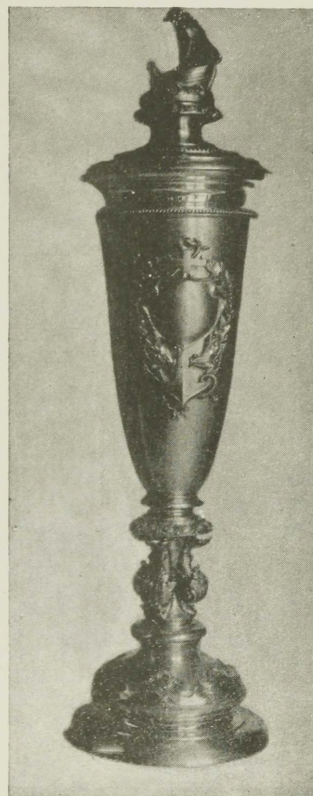
\*) Die Yacht wurde ursprünglich unter dem Namen TOGO gemeldet, doch unter diesem Namen nicht akzeptiert, worauf sie unter ihrem früheren Namen CYRANO gemeldet und angenommen wurde.

der Matrosenraum zur Küche umgewandelt und der Zwischenraum zwischen dem Clubhause und dem Schuppen überdeckt und zu einer Kleiderablage eingerichtet wird. Trotz der schweren pekuniären Lage wird die Proposition des Herrn Commodore von Gernet, das Hapsaler Grundstück zu verkaufen, aufgeschoben und dadurch die Mutter des Clubs der Allgemeinheit erhalten.

Gleichzeitig mit dem neuen Kurs, den der Club einschlägt, tritt auch eine Änderung in der Leitung desselben ein, indem Herr J. Scheel Vicecommodore und der bisherige Gehilfe des Hafenmeisters Herr W. Girard Hafenmeister wird.

Was die Regatten dieses Jahres betrifft, so ist die Revelstein-Pokalregatta bereits oben besprochen worden. Außer dieser fanden statt ein Eröffnungshandicap, bei dem HIAWATHA, COLLEEN und DARLING Preise erhielten; die Regatta um den Marinepreis, der den Yachten OIHONNA, ELLIDA und ELSE (ex. OXANA) zu fiel; und die Regatta um die Sesemann-Bowle, die bei scharfem Winde stattfand, der viele Havarien verursachte und HIAWATHA als Siegerin hervorgehen ließ. Ferner fanden Volksregatten statt in der Rogerwiek (12 Boote), in Reval (4 Boote) und in der Papenwiek (Loksa).

Unter den Tourenfahrten dieses Jahres ist besonders bemerkenswert die Fahrt der beiden Yachten HIAWATHA (A. Sesemann, C. Spade) und ELLIDA (J. Scheel und Frau), die gerade während der Sweaborger Revolte in Helsingfors in der Nacht eintrafen und am nächsten Tage den Hafen des Nyl. J. K. unter heftigem Feuer der auf die meuternden Artilleriekasernen Skatuddens gerichteten Maschinengewehre der Torpedoboote verlassen mußten, während von allen Seiten Kugeln ins Wasser prasselten, die unter anderem ein am Y. C. stehendes Mädchen niederrissen, die Yachten und ihre Insassen wie durch ein Wunder unversehrt blieben, trotzdem sie noch bei schwachem Winde gegen die meuternde Festung und die auf die Stadt gerichteten Geschütze kreuzen mußten.



Der Gernet-Pokal  
gestiftet von Herrn E. Fahle.

Mit dem Jahre 1905 schließt die zweite Periode, die Zeit der inneren Entwicklung und Festigung des Estländischen Yacht-Clubs. Sie ist



TUTTI I des Herrn E. Fahle.

speziell eine Periode der Entwicklung des Regattawesens, das von den ersten Anfängen eines Handicappens von Booten allerverschiedensten Charakters mehr und mehr an Einheitlichkeit gewinnt, sowohl was das

Bootsmaterial als auch das ganze Arrangement der Regatten anbelangt. Daß das nicht ohne Geburtswehen stattfinden konnte, war klar und haben wir sie in diesen Jahren der Gährung in mancher Beziehung verspürt. Daß die Leitung des Clubs fast die ganze Zeit über in ein und denselben festen Händen lag, kam ihm dabei sehr zu statten.

So tritt denn

1906

der Club innerlich gefestigt und gereift hinaus in die Öffentlichkeit der Ostsee, wo es ihm bald gelingt sich eine achtbare Position zu erringen.

### III. Periode, 1906—1913.

Das Jahr 1906 fängt gut an, indem gleich zu Anfang die letzten 1000 Rbl. der Bremenschen Schuld abgezahlt werden. Für die bevorstehende Sommerkampagne wird in verschiedenster Weise gesorgt, so erhält das Clubboot LI neue Segel. Für die segelnde Jugend (Realschüler) wird ein Instruktor engagiert, der jedoch leider den Erwartungen nicht entsprach und daher noch vor Ablauf des Sommers seinen Posten verlassen mußte. Es werden ferner Beziehungen zur Marine geknüpft, indem am 31. Mai eine Regatta für Marineboote unter Führung von Offizieren ausgeschrieben wird, jedoch nicht zustande kommt. Das wichtigste Ereignis der Saison ist natürlich die erstmalig ausgeschriebene Revaler Woche, zu der Herr Fabrikdirektor Fahle auf der Werft von Heidtmann sich ein Boot hatte bauen lassen, die TUTTI I, die jedoch mit dem, was später von unserer einheimischen Werft Eggers geliefert worden ist, keinen Vergleich aushalten kann.

Leider waren zu dieser ersten Revaler Woche keinerlei auswärtige Meldungen eingelaufen; diese auch von der baltischen Presse sympathisch begrüßte erste Veranstaltung verlief zwar intern, aber sonst sehr gelungen, hatte nur viel unter Flaute zu leiden.

Am 31. Mai fand die interne Regatta um den Marinepreis statt. Beteiligung 10 Boote. Erste Preise BLENDA und TUTTI; zweite Preise OIHONNA und COLLEEN, wobei Herr Fahle den mit der TUTTI genommenen Marinepreis wiederum dem Club zur Verfügung stellt, was in der letzten Zeit nicht mehr geschehen war.

Am 1. Juni an der Revelstein-Regatta nahmen nur 3 Yachten — BLENDA, OIHONNA, HIAWATHA teil, den Pokal nahm OIHONNA.

Den Gernet-Pokal am 3. Juni, um den 5 Boote konkurrierten, nahm TUTTI. Am 4. Juni fand eine Volksregatta (14 Boote) statt, zu der 5 Preise verteilt wurden, doch bei den Leuten eine gewisse Unzufriedenheit zurückließ.



BLENDA des Herrn Rotermann.

Um die Sesemann-Bowle am 5. Juni starteten 8 Boote, wobei BLENDA den Preis nahm.

Zum Schluß gab es noch am 6. Juni ein Handicap nach Wulf. Es wurden 6 Preise verteilt (ELLIDA, DARLING, SYBARITA, COLLEEN, SOPHIA, ELSE).

Waren nun auch keine fremden Yachten zur Revaler Woche gekommen, so trafen sich doch unsere Segler in Arensburg zur Pokalregatta (wobei TUTTI den II. Preis erhielt) mit den Sportsleuten aus den anderen Städten des Baltikums, besonders Riga. Bei dieser Gelegenheit besprach

Herr *Sesemann* mit den Vertretern der übrigen baltischen Clubs den von Herrn *J. Scheel* im Komitee des E. S. Y. C. angeregten Gedanken der Gründung eines Baltischen Seglerverbandes. Die Idee fand sympathische Beachtung, die sich dann im Schoße des E. S. Y. C. verwirklichte. Es wird eine Kommission aus den Herren *J. Scheel*, *Kapt. Fählmann* und *E. von Wahl* gewählt, die die Vorarbeiten zu dem einem Seglertag vorzulegenden Statut übernimmt. Um sich eine Vorstellung von dem eventuell einzuführenden internationalen Messverfahren zu machen, wird beschlossen, die wichtigsten Yachten international zu vermessen.

Es wird ferner vom Komitee ein wichtiger Beschluß gefaßt, daß die Yachtpatente jährlich mit einem Stempel versehen werden müssen, da es vorgekommen war, daß unter unserer Flagge von unberufener Seite Schmuggel getrieben worden war.

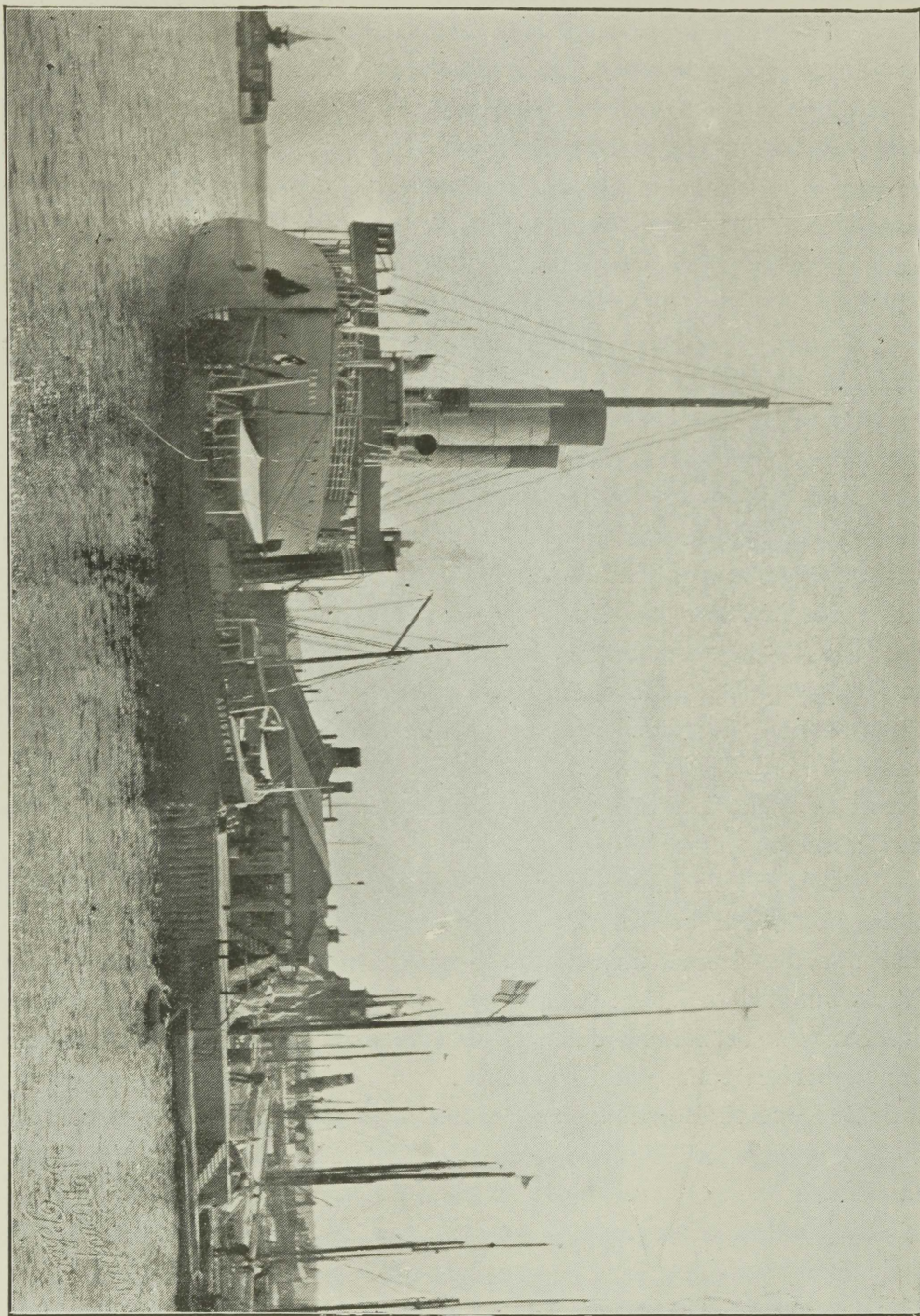
Zum Schluß des Jahres kann der Club ein schönes Fest begehen, indem unser langjähriger Commodore *R. von Gernet* seinen 80-sten Geburtstag feierte, zu dem ihm vom Club ein Album mit den Photographien der Yachten des Clubs seit den ersten Zeiten dargebracht wird.

Die Arbeiten der Kommission zur Vorbereitung des Seglertages werden so intensiv geführt, daß es möglich war, zum 3.—4. Dezember in Reval einen ersten baltischen Seglertag zu berufen, der äußerst harmonisch verlief und die endgültige Ausarbeitung der Statuten der Kommission des E. S. Y. C. überließ mit dem Wunsche, auch die Petersburger Clubs zur Gründung aufzufordern.

Der konstituierende Seglertag wurde zum 24.—26. März 1907 in Reval einberufen, doch hatten sich die Petersburger Clubs nicht beteiligt, so daß nur die 5 baltischen Clubs zum Verbande zusammentraten. Zum Präses wurde Herr *J. Scheel* gewählt und Herr *W. Girard* zum Sekretär, der Sitz der Verwaltung daher Reval, der erste präsidierende Yacht-Club des Verbandes somit der Estländische.

Das war ein schneller Aufstieg, er legte aber dem E. S. Y. C. auch große Pflichten auf, Pflichten, die zu erfüllen der Yacht-Club seine Kräfte anspannen mußte; aber diese Kräfte wuchsen ihm in dem Wettbewerb mit den übrigen Clubs des Verbandes und im Bewußtsein der Solidarität mit ihnen.

Gleichzeitig mit diesem Hinaustreten aus dem engen Rahmen und mit der Übernahme größerer, auch pekuniärer Pflichten erhielt der Yacht-

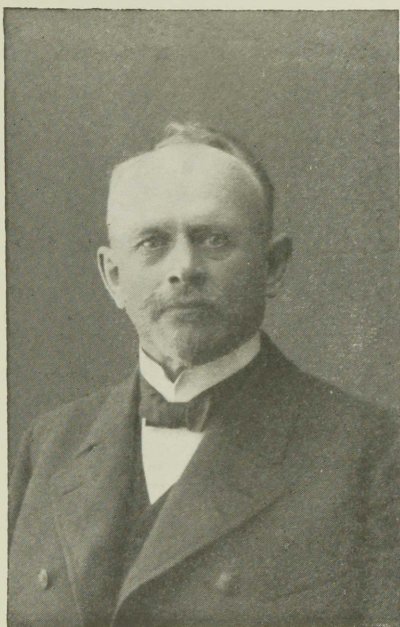


Landungsbrücke und Clubhaus des E. S.-Y.-C.

Club die Mitteilung, daß die bisherige Subvention des Ministeriums im Betrage von 1000 Rbl, nicht mehr ausgezahlt werden würde, da die Bewilligung dieser Summe von der Duma abhinge. Doch auch diesen Verlust überwindet der Yacht-Club siegreich, ja er zahlt in diesem Jahr die letzte Schuld an Konsul Gahlnbäck im Betrage von 1000 Rbl. ab. Trotz der noch hinzukommenden Ausgaben für die neuen Segel für das Clubboot, die Verbandsabgaben und den Seglertag ist die Finanzlage des Clubs im März eine gute und der Club absolut schuldenfrei. — Wegen der größeren Anforder-



Vicecommodore E. Gahlnbäck.

Vicecommodore  
W. Baron Stackelberg-Hallinap.

ungen an Repräsentation und Arbeit und da der greise Commodore ständig in Hapsal lebt, wird es für notwendig erachtet, beide Vicecommodore-Posten mit in Reval ansässigen Herren zu besetzen, und so wurden zum ersten Male in Reval zwei Vicecommodore gewählt und zwar die Herren Gahlnbäck und Fählmann, welch letzterer jedoch bald von seinem Posten zurücktritt und durch Baron Stackelberg ersetzt wird. Herr Scheel hatte als Vorsitzender des Verbandes eine Wiederwahl wegen Zeitmangel abgelehnt. Diese neue Aera ist durch Repräsentation nach außen, Einführung einer neuen teureren Matrosenuniform, größeres Gewichtlegen auf Etikettefragen etc. gekennzeichnet; so wird z. B. Vicecommodore Gahlnbäck zum 75-jährigen Jubiläum der Königl. S. S. S.

nach Stockholm abdelegiert, um die Glückwünsche des E. S. Y. C. darzubringen. Bei der Gelegenheit wird ein Sommerrendezvous mit den Petersburgern und Finnländern für den nächsten Sommer in Hochland oder

Pellingö in Aussicht genommen. Für die bevorstehende Kampagne wird eifrig gearbeitet. So werden von Herrn W. Girard sämtliche gültigen verbindlichen Verordnungen des Yacht-Clubs aus den Protokollen ausgezogen und gedruckt. Alle Yachten sollen fortan an Bojen liegen, die näher herangezogen werden sollen, und nicht vor Anker. Die Regattaprotokolle sollen in Zukunft in derselben Form wie die Rigaschen geführt werden.

Das Segeln wird durch zwei neu gestiftete Preise gefördert, und zwar stiftet Herr Rotermann den Scheel-Pokal, auszusegeln auf der



ATALA III des Herrn Otto Eggers jun.

Rhede des jeweilig siegenden Clubs, und Herr Scheel einen Tourenpreis, zu verleihen nach der Formel  $\frac{S}{T}$ , wobei S die Anzahl der auf Touren gesegelten Meilen und T den Tonngelalt der Yacht bedeuten. — Dieses ist, soviel bekannt, der einzige derartige Tourenpreis in Europa, denn der von der englischen Cruising Association an ihre Mitglieder verteilte unterliegt ganz anderen Bestimmungen und Gesichtspunkten. Diesen Preis nahm in diesem Jahr Herr J. Scheel selber, für 546 mit der ELLIDA zurückgelegte Seemeilen.

Was die Regatten dieses Jahres betrifft, so wurde erstens ein Ansegeln am 13. Mai veranstaltet, mit einer Beteiligung von 10 Yachten. Preise erhielten: I. — BLENDA, II. — HANSA, III. — COLLEEN.

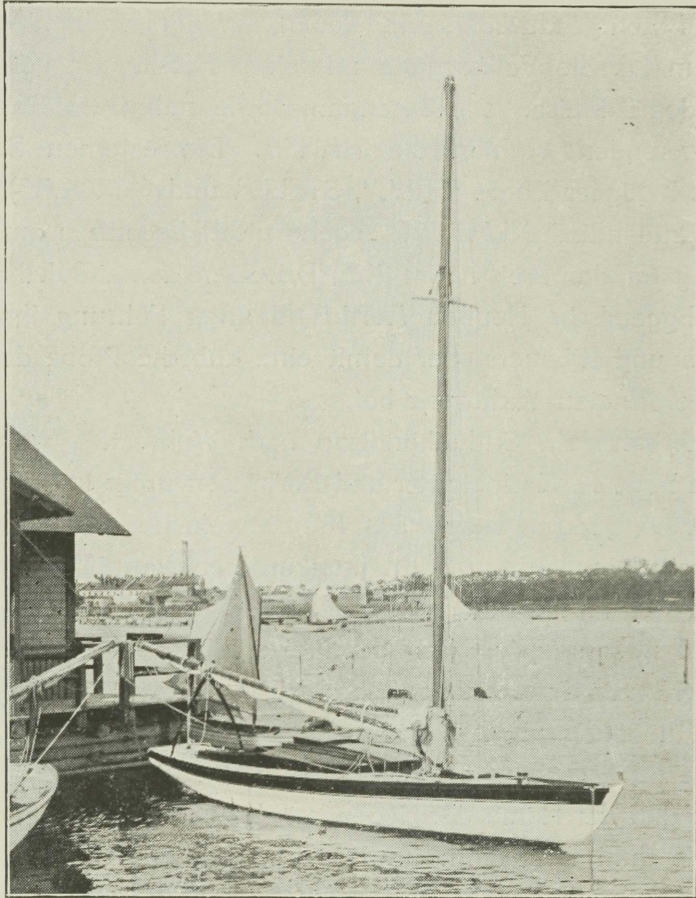
Die Revaler Woche gestaltete sich vielseitig und harmonisch. Zuerst fanden die internen Regatten statt und zwar am 23. Juni die große interne, diesmal ohne Marinepreis, in der BLENDA und ELLIDA erste und HANSA einen zweiten Preis erhielt. Zu dieser Regatta waren die Offiziere des Lehrgeschwaders eingeladen, auf den Yachten mitzusegeln. Es folgte am 24. die Volksregatta mit einer Beteiligung von 8 Booten. Verteilt wurden 3 Preise. Die Sesemann-Bowle nahm am 25. Juni unter 11 konkurrierenden Yachten die HANSA. Die externen Regatten, zu denen auch 3 Rigaer Boote (SALLY, STELLA und CAROLUS) erschienen waren (die Finnländische ILMATAR segelte nicht), begannen am 26. mit der Revelsteinregatta, den Preis nahm BLENDA. Den Gernet-Pokal am 28. Juni nahm der Eggers'sche Neubau ATALA III unter Führung ihres Eigners, Konstruktors und Erbauers, der damit eine hübsche Probe des Könnens seiner neu eröffneten Yachtwerft bot.

Am 29. fand ein Schlußhandicap nach Wulff statt, zu dem außer den Yachten noch 12 Marinekutter und Barkassen unter Führung von Offizieren starteten, jedoch wegen des Kreuzens keine Preise erhielten, da sie darin mit den Yachten nicht konkurrieren konnten. Die Preisverteilung und der Picknick in Wulff gestaltete sich zu einem äußerst animierten und netten Fest. Nach der Preisverteilung überreichte einer der Offiziere im Namen des Artillerie-Lehrgeschwaders und der „Rynda“ dem Club zum Andenken an die erste gemeinsame Regatta eine schöne silberne Bowle mit Bechern. Diese Bowle, die im Club bleibt, wird jährlich ausgesegelt und der Name der siegenden Yacht auf derselben verzeichnet.

Am 30. Juni fand dann noch nachträglich die Scheel-Pokal-Regatta statt, da die Termine der Revaler Woche schon vor der Stiftung dieses Pokals auf dem Seglertage festgesetzt waren. Ihn entführte SALLY des Dr. Augsburg nach Riga. Die zwei alten Pokale hatten wir dagegen siegreich verteidigt.

Am 7. Juli fand ein Bowle-Abend für die Offiziere des Lehrgeschwaders in den Clubräumen statt, der sich sehr gemütlich gestaltete. Im August wieder gab das Schulschiff „Riga“ einen Abend für die Mitglieder des Yacht-Clubs. Leider ließ man diese freundschaftlichen Beziehungen zur Marine in den späteren Jahren wieder einschlafen. Jedenfalls wurden die Regatten für die Marinekutter nicht mehr wiederholt.

Am 19. August wurde eine interne Regatta in 4 Klassen, an der 12 Yachten teilnahmen, um den Preis des Artillerie-Geschwaders gesegelt, in der HIAWATHA's Name auf den Pokal eingraviert wurde. Klassen-

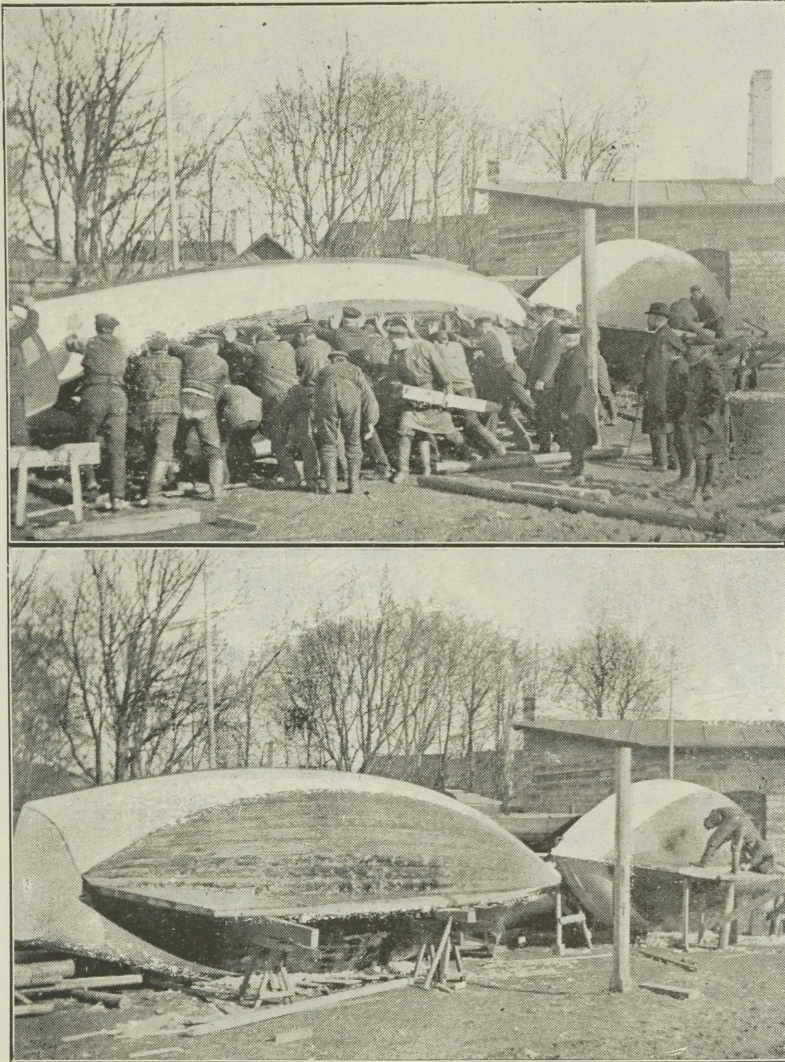


ATALA III im Hafen von Arensburg (verkauft an Dr. Paldrock A. Y. C.) gebaut bei Otto Eggers.

preise erhielten OIHONNA, HIAWATHA, ELSA, TUTTI, SVALA. Auch zu den auswärtigen Regatten wurde der Club vertreten. So machte die OIHONNA eine schneidige Fahrt nach Arensburg zur Regatta, wofür Herrn Girard der Dank des Komitees des E. S. Y. C. und ein Becher votiert wird.

Trotz des eingetretenen Geldmangels wurde noch eine Volksregatta in Loksa ausgeschrieben, zu der 60 Rbl. ausgeworfen wurden.

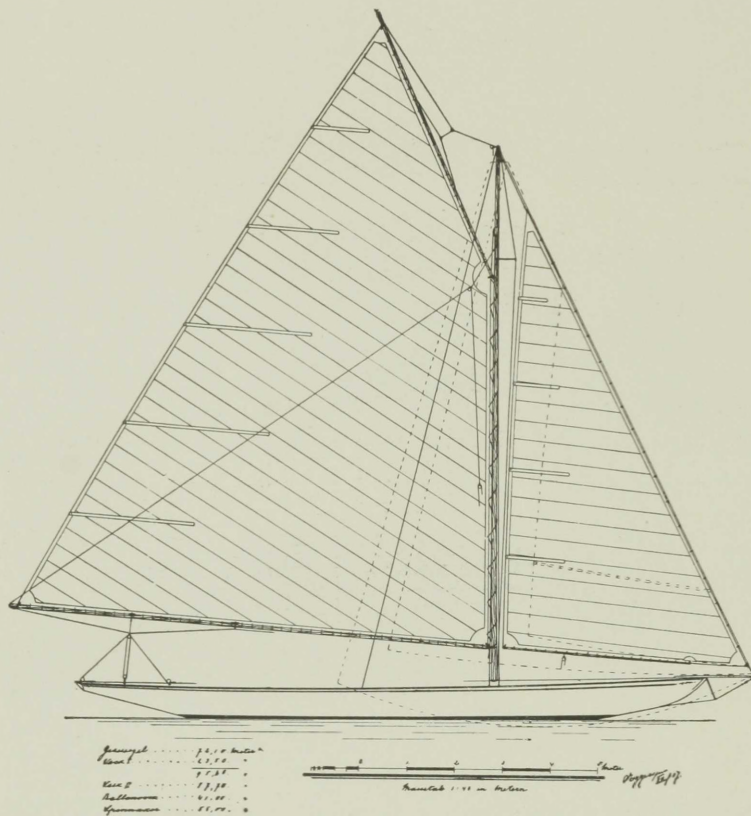
Um den Ausfall zu decken, wurde an das Marineministerium eine Petition um Wiederzuwendung der Subsidie gemacht, jedoch hatte das keinen Erfolg.



Bootwerft Eggers. TACHEIA und AULI im Bau.

Wegen der prekären Geldlage schlug Herr Commodore v. Gernet wieder vor, das Hapsaler Grundstück zu verkaufen, doch wurde das von der Generalversammlung abgelehnt. Die Kasse balanciert mit 5688 Rbl., wie aus dem in diesem Jahre endlich nach langer Zeit erschienenen Jahresbericht zu ersehen ist.

Das Leben im Winter war auch wieder reger, indem einmal monatlich Mittwochs gesellige Abende stattfanden. Leider trifft den Club zum Schluß des Jahres 1907 ein herber Verlust, indem der rührige neue Hafenmeister Herr Meybaum uns durch den Tod entrissen wird.



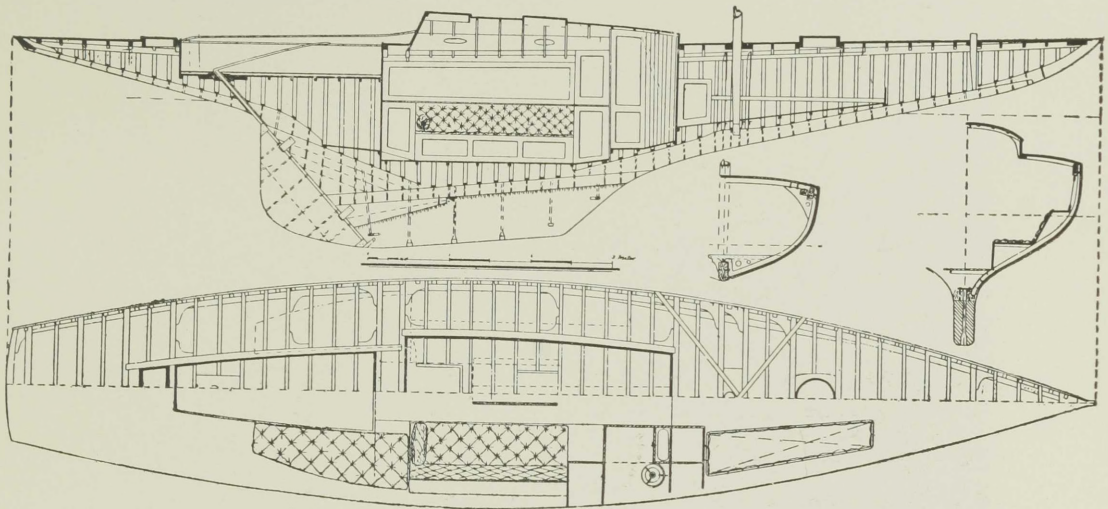
Segelriß der TUTTI II.

Die von der Zollbehörde angedeutete Schmälerung der Zollprivilegien der Yachten tritt glücklicherweise nicht ein.

Eine wichtige Erscheinung dieses Jahres ist das erste Auftreten der Bautätigkeit in Reval. So baute sich Herr E. Jacoby eigenhändig einen kleinen Wulstkieler SVALA. — Dann aber kamen die ersten Bauten der von Herrn Otto Eggers hier gegründeten Bootswerft heraus, 3 offene und halbgedeckte Boote, und die erste „Yacht“ ATALA III, von der bereits berichtet worden. Ihre Haupttätigkeit entwickelt die Werft zum Frühling

1908,

wo sie ganze 9 Fahrzeuge für den E. S. Y. C. fertigstellt, vor allem, da das internationale Meßverfahren eingeführt worden ist, die 9 Met. R-Yacht TUTTI II des Herrn Fahle, die für die Entwicklung des E. S. Y. C. von ganz hervorragender Bedeutung war und das Jahr 1908 zu einem Glanzjahre des E. S. Y. C. machte, indem sie im Laufe des Sommers im In- und Auslande (Memel) 17 erste und einen zweiten Preis errang.



Baurisse der 9 Meter R-Yacht TUTTI II des Herrn E. Fahle.  
(Konstruiert und erbaut von Otto Eggers.)

Auf der externen Regatta des Nylänkska J. K. in Helsingfors war TUTTI relativ schnellstes Boot aller Klassen, erstes und relativ schnellstes Boot in Konkurrenz um den Kaiserpreis in Memel und auf der Regatta Memel-Libau, nahm in Riga den Jubiläums- und den Scheel-Pokal und siegte auf der Düna-Regatta absolut und relativ.

Zum Ansegeln trat TUTTI noch nicht auf; so erhielten erste Preise HANSA, HIAWATHA und ELSE II. Am 2. Juni wurde eine Hochsee-Regatta nach Helsingfors um den von Baron Stackelberg gestifteten Preis veranstaltet, den die ELSE II (ex GRILLE) nahm.

Die diesjährige Revaler Woche, zu der leider nur eine einzige auswärtige Yacht — die SALLY aus Riga eingetroffen war, begann am Sonntag, den 8. Juni mit der üblichen Volksregatta, an der 8 Boote teilnahmen und 3 Preise verteilt wurden.

An der großen internen Regatta am 9. Juni nahmen 7 Boote in 4 Klassen teil. Erste Preise errangen YSEULT und TUTTI. Den Gernet-Pokal nahm TUTTI, leider ohne Konkurrenz, den Revelstein-Pokal die Rigasche SALLY gegen 3 Estländische Boote, den Sesemann-Pokal wieder



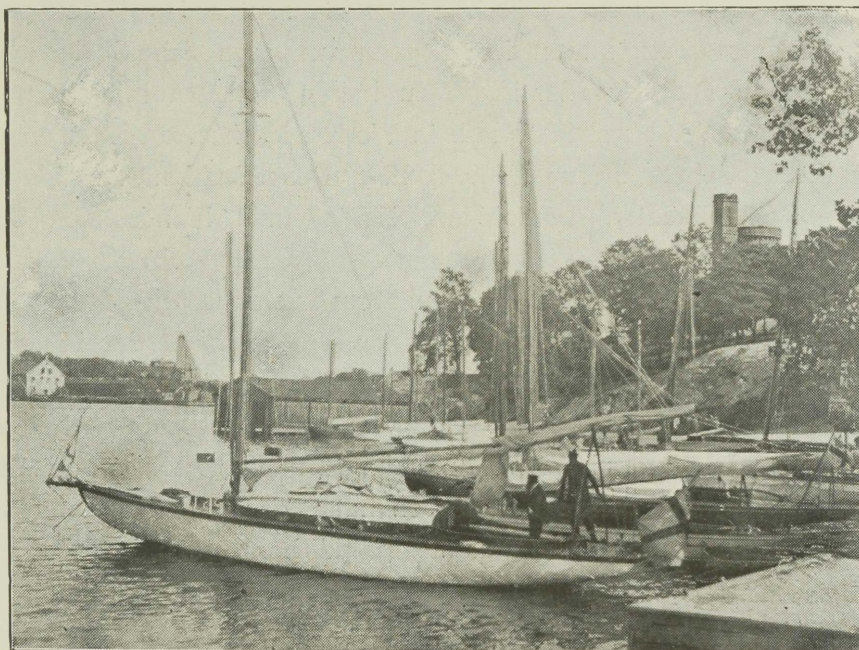
TUTTI II des Herrn E. Fahle.  
(Gebaut bei Otto Eggers.)

TUTTI. Auf die Bowle des Artillerie-Geschwaders wurde diesmal der Name der BLENDA eingraviert, Klassenpreise erhielten BLENDA, OIHONNA und TUTTI.

Am 14. Juni fand ein Handicap statt, wobei TUTTI und HIAWATHA erste Preise und SALLY und STEADY zweite Preise erhielten. Der Picknick nach Wulf fiel wegen des Regens im wörtlichen Sinne ins Wasser.

Nach Schluß der Revaler Woche segelten die SALLY und 2 Boote des E. S. Y. C. nach Pellingö zum Rendezvous, das leider wegen des schlechten Wetters wenig Beteiligung hatte, doch wurde in Aussicht genommen, noch häufig solche Rendezvous zu veranstalten; leider ist es aber später nie dazu gekommen.

Zu Ende des Sommers wurden noch 2 interne Regatten veranstaltet, eine für die kleinen Boote am 30. August, bei der LIEBELEI, ELLIDA und SVALA Preise erhielten, die andere, mit einem Picknick in Nargön verbunden, für die größeren (HIAWATHA, ELSE, SOPHIA), und eine Regatta zwischen Wulf und Reval, bei der ELSE den Preis erhielt. Die Geselligkeit dieses Jahres war ganz besonders lebhaft, gruppierte sich



STEADY des Herrn John Scheel im Hafen der K. S. S. S. in Stockholm.  
(Gebaut bei Otto Eggers.)

doch das Leben um den stets fröhlichen und liebenswürdigen unvergeßlichen Magister fidelitatis Dr. Axel Kusmanoff, der leider kurz vor Schluß des Jahres jählings mitten in vollster Schaffenskraft dahingerafft wurde.

Als Ereignis im Leben des Clubs war auch die Ankunft Seiner Majestät des Kaisers und des Königs von England in Reval anzusehen, indem unsere Clubinsel von Geheimpolizisten besetzt wurde und die Mitglieder des Clubs nur gegen besondere Billette in den Club gelassen wurden.

Außer Regatten wurden auch sehr viel Touren gesegelt, wobei TUTTI 1270 Sm., YSEULT 1159, und STEADY 1092 gemacht hatten. Im ganzen

waren im Verhältnis zum Vorjahre circa 50% mehr Touren gemacht worden. Auch die Zeit war auseinandergerückt. Die erste Tour machte SOPHIA am 6. Mai, die letzte AULI am 8. September, beide nach Helsingfors. Der Fremdenverkehr im Revaler Clubhafen war bedeutend gestiegen (26 fremde Yachten gegen 16 im Vorjahre).

Ganz besonders hatten sich die Finanzen des Clubs verbessert. Trotz der im Juni erfolgten Absage der Subsidie durch die Duma war es der Energie des Herrn E. Fahlé, der die Ämter des Hafenmeisters und Kassiers übernommen hatte, gelungen, zum Schluß des Jahres nicht nur kein Defizit in der Kasse zu haben, sondern mit einem Vermögensbestand von rund 3000 Rbl. in Wertpapieren abzuschließen. Die Bilanz dieses Jahres betrug 6465.95 Rbl. Das schuldenfreie Vermögen des Clubs in Inventar, Immobilien, Kassa und Pfandbriefen betrug 11218.34 Rbl.

Allerdings hatte, um dieses Resultat zu erreichen, auch der Mitgliedsbeitrag um 5 Rbl. erhöht werden müssen, doch macht das bloß einen Zuwachs von 1000 Rbl. aus, während 2000 Rbl. nur durch beispiellos gut geführte Wirtschaft erzielt worden waren, und das, nachdem noch in demselben Jahre die Generalversammlung auf Antrag des Herrn von Gernet mit nur 2 Stimmen contra beschlossen hatte, das Hapsaler Immobil für 3000 Rbl. zu verkaufen. Nun war das glücklicherweise nicht mehr nötig. Aber wir hätten uns auch gern die Schlappe mit der abgewiesenen Bitte um Subvention, die durch die ganze Presse gezerrt wurde, erspart.

Zum Schluß des Jahres erleidet der Club einen großen Verlust durch den Tod seines Allerhöchsten Protektors, Seiner Kaiserlichen Hoheit, des General-Admirals Großfürst Alexei Alexandrowitsch, zu dessen Beerdigung die beiden Vicecommodore nach Petersburg abdelegiert wurden, und hat der Club seit dieser Zeit keinen Allerhöchsten Protektor mehr in seine Listen führen können.

War das Jahr 1908 ein Glanzjahr durch die Bautätigkeit und die Aufsehen erregenden Erfolge der TUTTI, so zeigte sich der Erfolg davon im Jahre

### 1909

besonders deutlich in der Beschickung der Revaler Woche, die dieses Mal nicht weniger als 55 Meldungen zu verzeichnen hatte, davon 15 auswärtige, eine Gesamtzahl, die später nicht mehr erreicht wurde. Dabei waren

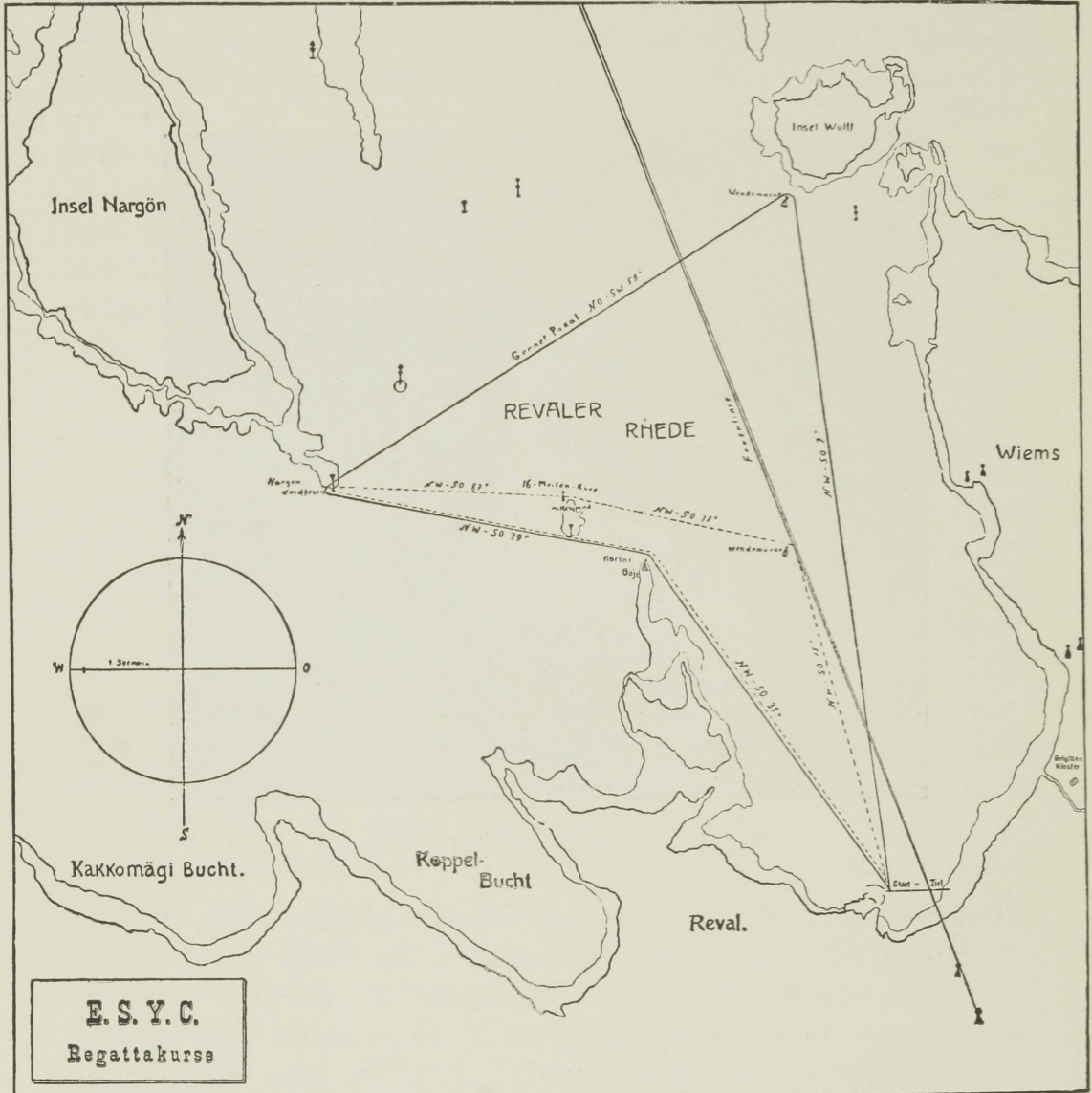
dieses Jahr alle internen Regatten von der Revaler Woche ausgeschieden worden, so daß nur die 5 externen Regatten blieben, zu welchem die Damen des Yacht-Clubs nach einer am 14. Mai arrangierten reizenden Ausfahrt auf die Rhede per Dampfer LIBAWA und gemütlichem Kaffee und Abendbrot im Clubhause, ein schönes Kaffeeservice als Regattapreis



Regattapreis der Damen des E. S.-Y.-C.

stifteten, der somit mittelbar dem neuen Ökonomievorsteher Herrn C. T ö n i s o n zu verdanken ist, der im Arrangement von Festen und besonders im Hervorzaubern immer neuer Leckerbissen geradezu eine Virtuosität entwickelte. — In der ersten Regatta am 8. Juni erhielten erste Klassenpreise TUTTI, DARLING III (Rig. Y. C.) und ELSE; einen zweiten Preis SALLY (Rig. Y. C.). Am 9. Juni entführte SALLY den Scheel-Pokal wiederum nach Riga, erste Preise erhielten TUTTI, SALLY, HELMI (ex. TUTTI I). Den Gernet-Pokal nahm TUTTI als absolut und relativ schnellstes Boot, einen I. Preis außerdem HELMI. Der Revelstein-Pokal, der am 12. Juni ausgesegelt wird, fällt gleichfalls DARLING III zu, und den Damenpreis des E. S. Y. C. (ein silbernes Kaffeeservice) nimmt ILMATAR (Nyl.

J. K.), erste Preise erhielten TUTTI, HIAWATHA, CAROLUS (Rig. Y. C.) und IRENE.



Regattakurse der Revaler Woche.

Der gemütliche Ausflug nach Wulf, der den vielen Gästen den Aufenthalt in Reval angenehm machen sollte, mußte wegen des tragischen Todes des Herrn von Nottbeck ausfallen, der während der Revaler Woche auf rätselhafte Weise beim Segeln im Beiboot verunglückte.

Außer den Regatten der Revaler Woche wurden noch eine große Menge interner veranstaltet.

Am 7. Mai — die Sesemannbowle errang TUTTI definitiv; 2. und 3. Preise ELSE und HELMI.

Am 31. Mai wurde die Regatta um den von Konsul G a h l n b ä c k gestifteten Viktoria-Pokal gesegelt (Siegerin ATALA III, TUTTI zweiten und HANSA dritten Preis). Diese Regatta ist insofern bemerkenswert, als sie hauptsächlich Manövrier- und Ausweich-Regatta ist, da die Bahn sehr verschlungen ist und unter anderem 3 mal durch den Hafen führt.

Am 9. August wurde zum erstenmal auf der Revaler Rhede eine Fuchsjagd veranstaltet, bei welcher HANSA den Fuchs machte. 6 Yachten waren Jäger. Es gelang STEADY, den Fuchs durch einen Ball zu treffen. Als Preise wurden Cockpitschilder verteilt. Im Anschluß an die Fuchsjagd wurde ein improvisiertes Handicap von Wulf nach Reval arrangiert, bei dem TUTTI den 1., STEADY den 2. und HIAWATHA den 3. Preis erhielt. Am 12. August fand eine von den Matrosen geruderte Regatta der Beiboote statt mit Verteilung von Geldpreisen an die Matrosen (1. Preis 10 Rbl. Beiboot der YSEULT). Am 15. August wurde die Regatta um die Offiziersbowle gesegelt, der Name der TUTTI wird auf der Bowle eingraviert, außerdem erhielt noch ELSE einen 1. Preis.

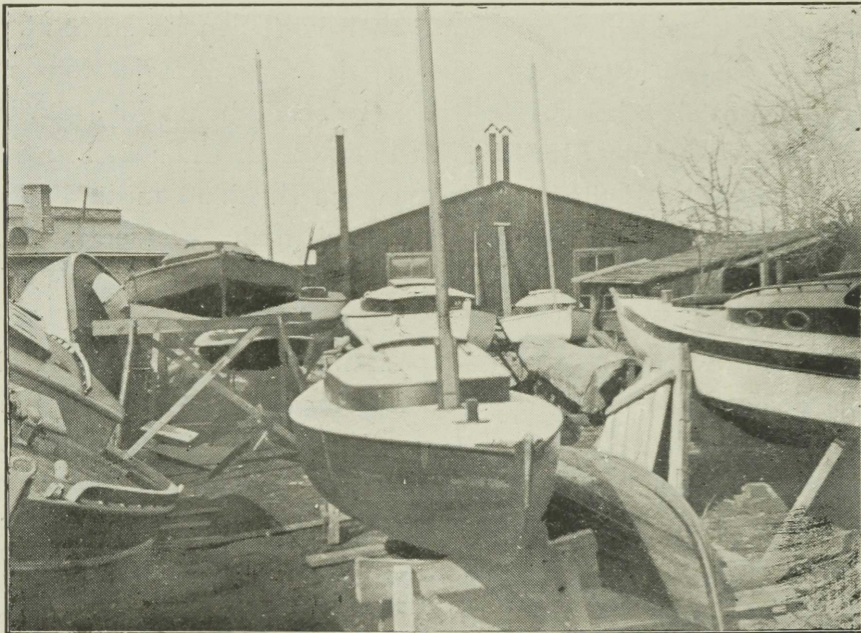
Am 9. September fand eine interne Regatta für die kleinen Boote statt, bei der der Neubau GRETA des Herrn T a u b e den ersten Preis und LIEBELEI den zweiten erhielt.

Am 13. September endlich fand eine allgemeine interne Regatta statt, an der 14 Boote teilnahmen in 6 Klassen. Erste Preise erhielten in ihren Klassen LITTLE FLY (vormals ELLIDA), HELMI, TUTTI, HIAWATHA, SOPHIA, BLENDÄ.

Außerdem wurde auf der Revaler Rhede die letzte Volksregatta am 7. Juni gesegelt, jedoch mit nur 5 Booten Beteiligung. Da die Meldungen so wenig zahlreich waren und in den letzten Jahren beständig abnahmen, die Leute sich außerdem unverschämt gebärdeten und mit den ausgesetzten Preisen von 15, 10 und 5 Rbl. nicht zufrieden waren, indem sie den Yacht-Club bezichtigten, die Ministeriumssubvention (die der Y. C. garnicht mehr erhielt) zu eigenen Zwecken zu verbrauchen, und die Fischer mit kleinen Preisen abzuspeisen, wurde beschlossen, überhaupt keine Volksregatten mehr zu arrangieren, die somit mit dem Jahre 1909 aufhörten.

Im ganzen fanden im Laufe der Saison 14 Regatten statt, eine stattliche Zahl, die entschieden dem Umstande zu verdanken ist, daß im Jahre 1909 wieder einmal Sesemann als Vicecommodore an die Spitze des Clubs tritt, der sich stets besonders dem Regattawesen gewidmet hat.

Außer den eigenen Regatten wurden von den Booten des E. S. Y. C. in diesem Jahre auch sehr viele fremde Regatten beschickt, nämlich 10, und zwar in Petersburg, Riga, Arensburg und Helsingfors.



Im Frühling auf der Yacht-Werft Otto Eggers.

Ganz hervorragend hatte sich in diesem Jahre auch das Tourensegeln entwickelt, was in erster Linie wohl der Menge im Vorjahre gebauten schönen Tourenyachten, dann aber auch den ausgesetzten 3 Kreuzerpreisen zuzuschreiben ist. Trotz des eigentlich recht ungünstigen Wetters waren sowohl die Beteiligung als auch die Gesamtstrecken erheblich gestiegen. Die größte für den Preis in Betracht kommende Meilenzahl hatte auch dieses Mal die alle Regattaplätze abgrasende TUTTI mit 1649 erreicht, allerdings unter Führung verschiedener Personen, dann folgen von den Eignern geführt SOPHIA mit 1670, AULI mit 928, HIAWATHA mit 788, STEADY 631, TACHEIA 530, DENE 523, OEDLA 249, ALLEGRO

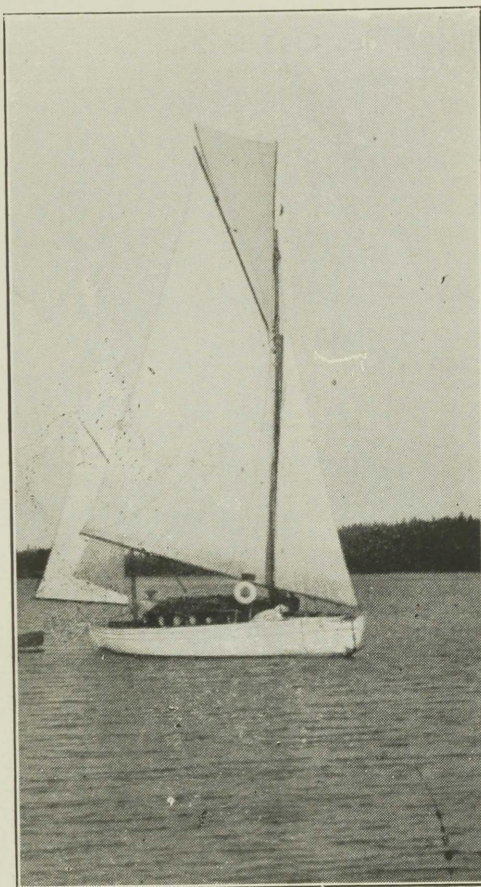
157 Meilen; die übrigen Yachten hatten leider keine Logbücher vorgestellt, trotzdem auch sie viele Touren gemacht haben. Was die auf Touren verbrachten Zeiten betrifft, so waren auch sie recht beträchtlich, die längsten sind die der AULI vom 18. Juni — 4. August, also 51 Tage, TUTTI 49 Tage, HIAWATHA 43 Tage (eine Dame an Bord), SOPHIA 30 Tage mit 2 Damen an Bord, STEADY und NIRWANA 14 Tage in einem Strich.

Die nach der Formel des Vorjahres verteilten Kreuzerpreise entsprachen nicht ganz dem Gerechtigkeitsgefühl. Den Preis für die größte Meilenzahl überhaupt nahm unstreitig TUTTI, aber der Preis für die größte Tour unter Führung des Eigners hätte eigentlich SOPHIA oder AULI zufallen sollen, statt dessen erhielt ihn TACHEIA.

Infolgedessen wurde für die Zukunft die Formel in der Weise verändert, daß statt des Tonnages die Länge über alles genommen wird, also  $\frac{\text{Seemeilen}}{\text{Länge}}$ . Diese Formel hat bisher den Ansprüchen ungefähr genügt und besteht noch eben zu Recht, wenn auch zugegeben werden muss, daß sie bloß die Länge der Touren, nicht aber die Schwierigkeit der Ausführung und andere Nebenumstände in Betracht zieht.

Den Preis für das bestgeführte Logbuch, einen von Kapt. F a e h l m a n n gestifteten Yacht-Chronometer, erhielt die AULI.

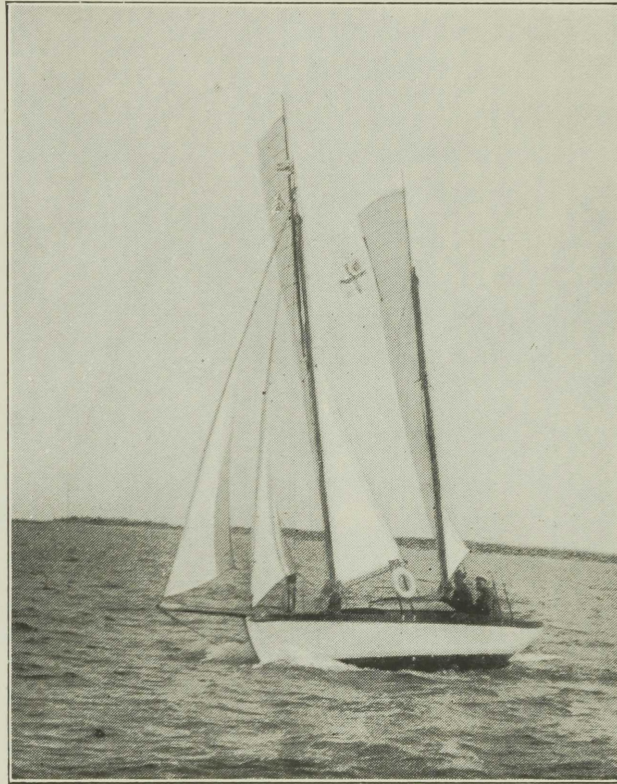
Auch das Nachmittagssegeln wurde eifrig betrieben, am eifrigsten von der kleinen LIEBELEI, die 100 Fahrten auf die Rhede gemacht hatte, wofür sie mit einem Cockpitschild belohnt wurde. Die letzte Fahrt im Jahre machte die im November aus Kiel eingetroffene Yacht TAIFUN



AULI des Herrn E. von Wahl.

des Herrn Konsul Gahlnbäck, die bisher die größte in den Baltischen Provinzen ist, und die erste, die zu so später Zeit die Ostsee gekreuzt hat, geführt von einem russischen Kapitän, aber mit deutscher Besatzung.

Ein Steigen sehen wir in diesem Jahre auch auf allen übrigen Gebieten des Clublebens. Die Frequenz fremder Yachten im Revaler Hafen

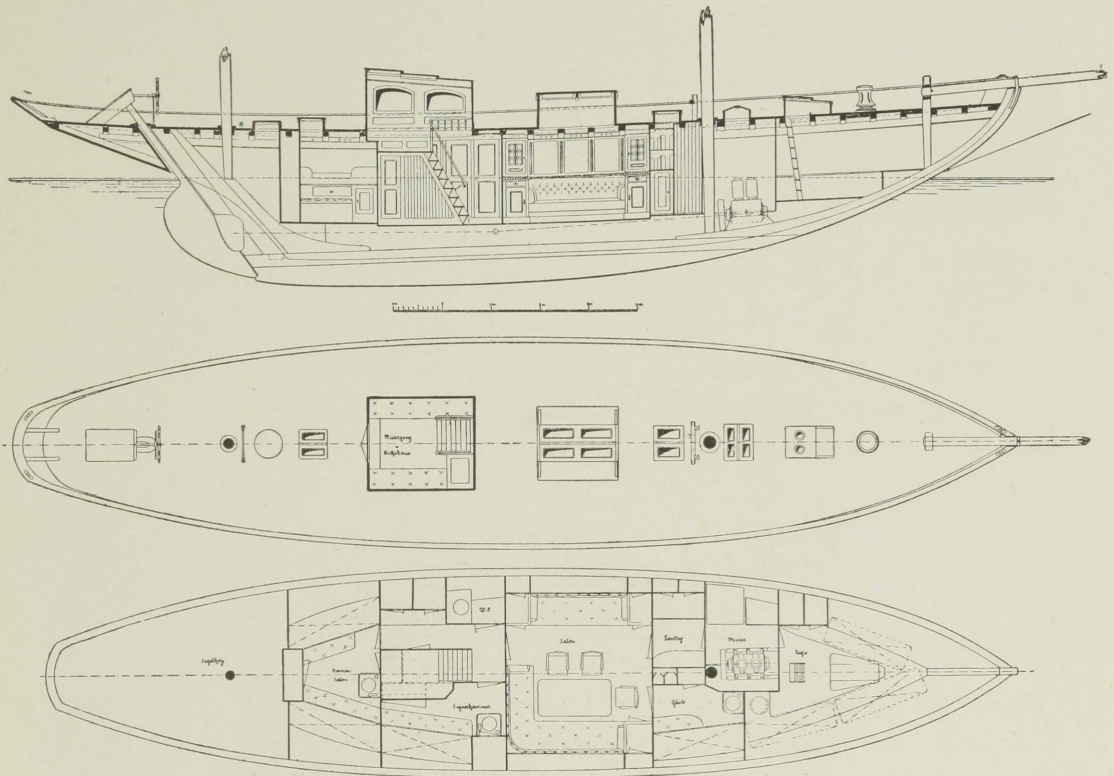


TACHEIA der Herren Kentmann und Wieckmann.

ist von 26 auf 35 gestiegen, die Frequenz der Mitglieder im Y. C. war 2208, der Gäste 1352. Allein der Vicecomodore Sesemann war 192 mal im Club. Der Kassenabschluß pro 1909 erwies einen Umsatz von 8488.16 Rbl., das Vermögen des Clubs bestand aus folgenden Posten: Immobil und Inventar zu Buch 6243, in bar 102, in Pfandbriefen 5700 nom.

Was die Arbeiten im Schoße des Komitees betrifft, so waren dieselben vor allem bestimmt durch den vom Handels-Ministerium, dem nunmehr sämtliche Yacht-Clubs unterstellt waren, in Aussicht genommenen Yachtclub-Kongreß, der im Frühling 1910 berufen werden sollte. Die vom

Ministerium aufgeworfenen Fragen nahmen das volle Interesse des Vorstandes in Anspruch, der dieserhalb auch mit dem Vorstand des Seglerverbandes in regem Schriftwechsel stand. Leider kam dieser von allen Sportkreisen lebhaft erwünschte Kongreß wie so vieles andere Gute nicht zustande, obgleich er offiziell immer nur auf einige Zeit aufgeschoben

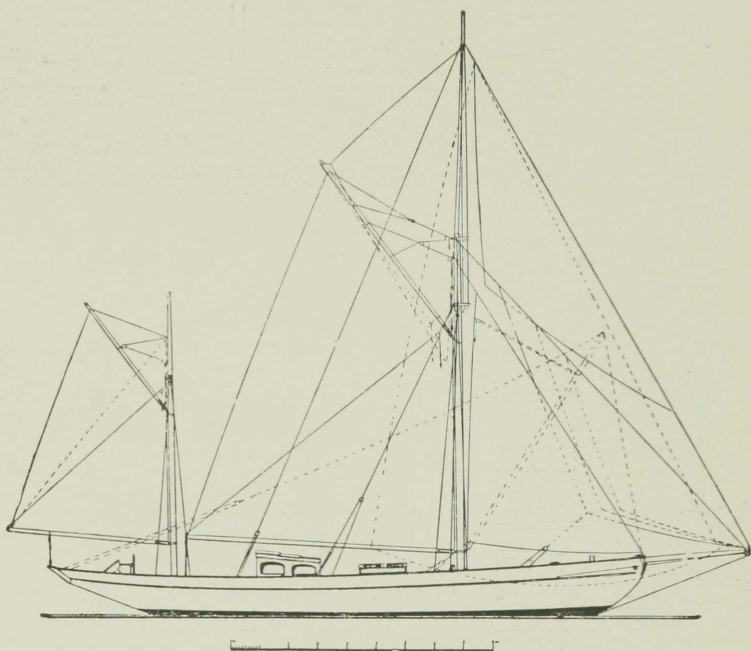


Einrichtungspläne der Auxiliaryyacht TAIFUN des Herrn Konsul E. Gahlnbäck.

wurde. Aber die Aussicht auf diesen Kongreß war insofern für die Arbeit des Komitees von Bedeutung, als die schon lange gewünschte Änderung der Statuten, die von der Kommission beinahe fertiggestellt war, nun auf Anraten des Herrn Scheel aufgeschoben wurde, um die strittigen Punkte in Gemeinsamkeit mit den anderen Yacht-Clubs zur Entscheidung zu bringen.

Ferner beschäftigte das Komitee die Frage der Schaffung einer Sonderklasse für weniger Bemittelte und junge Leute, was den Club veranlasste, mit einer Eingabe an den Seglerverband zu treten um Einführung

einer Jollenklasse, deren Ausarbeitung vom Seglertag dem E. S. Y. C. aufgetragen wird. — Einer Ähnliches bezweckenden Eingabe des Herrn Jacoby an das Komitee des E. S. Y. C. wird fürs erste in der Weise entgegengekommen, daß für die kleinen Boote beschlossen wurde, unbedingt Regatten mit Preisen auszuschreiben, was auch bereits im laufenden Jahre in den Herbstregatten teilweise realisiert wird, später aber in



Segelriß des TAIFUN des Herrn E. Gahlnbäck.

den vom Verband eingeführten Sonderklassen, deren Prüfung und Ausarbeitung auch dem E. S. Y. C. aufgetragen wird.

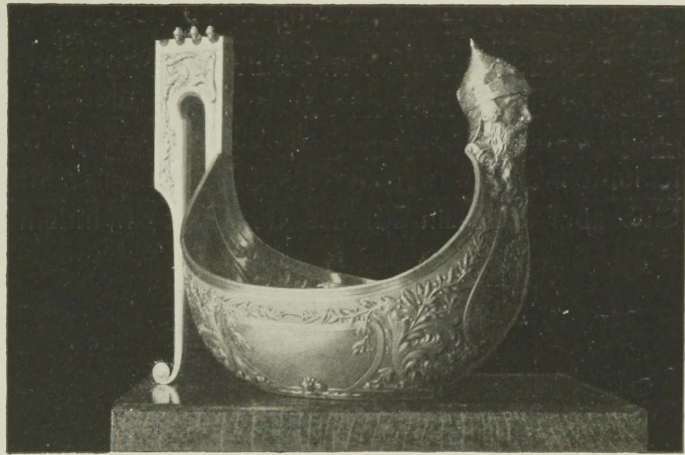
Auch während der Saison hat das Komitee rege gearbeitet, indem Herr Tönnison die Ökonomie in tadelloser Weise zur Freude der Mitglieder leitete und außerdem Mittwochs ständige Komiteedejournen eingeführt waren.

Das Jahr

1910

brachte für alle Yacht-Clubs, darunter auch dem Estländischen, eine einschneidende Neuerung, indem die alte liebgewordene Flagge verändert wurde und das hoch oben die Ecke zierende estländische Wappen nach unten verlegt wurde, da die obere Ecke durch die Nationalfarben — weiss, blau,

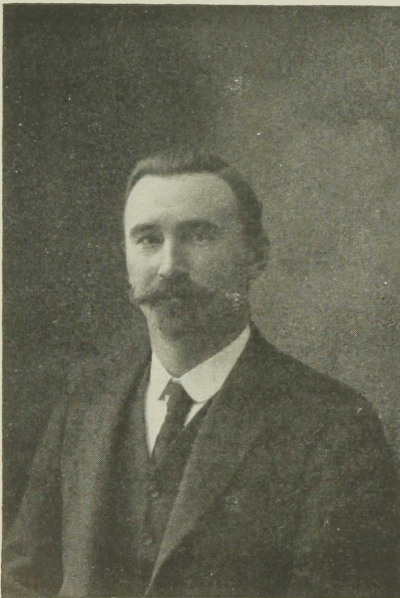
rot — eingenommen wurde. Eine wichtige Bestimmung der Regierung aus dieser Zeit ist noch zu verzeichnen, daß Yachten hinfort nur in einem einzigen Club registriert werden und dessen Flagge führen dürfen. Damit hatte einer von den vom Komitee des E. S. Y. C. dem Yacht-Club-Kongreß vorzu-



Der von SEINER MAJESTÄT DEM KAISER auf den Namen KAISER PETERS DES GROSSEN Allerhöchst gestiftete Wanderpreis des KAIS. E. S.-Y.-C.

schlagenden Punkte bereits administrativ seine Erledigung gefunden.

Eine große Freude und Ehre hatte der Club im Frühling dieses Jahres, indem Seine Majestät der Kaiser dem E. S. Y. C. einen jährlich erneuerten stattlichen Regattapreis auf den Namen Kaiser Peters des Großen zu stiften geruhte.



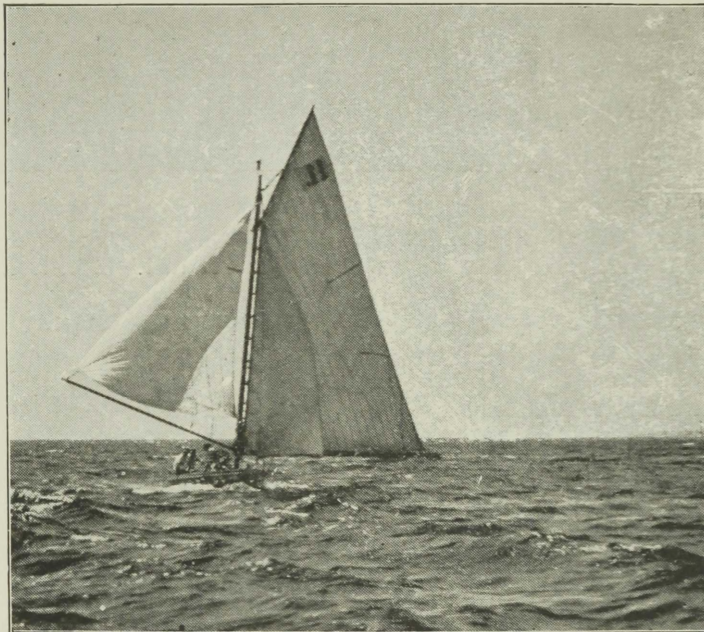
Vicecommodore R. Faehlmann.

Es ist dieses dem Y. C. erwiesene Gnadengeschenk besonders hoch zu schätzen, als es der einzige von Seiner Majestät gespendete Yacht-Regatta-Preis in Russland ist.

Diesen schönen Erfolg hat der E. S. Y. C. der Rührigkeit seines damaligen Komitees, und insbesondere seinen beiden Vicecommodoren Sesemann und Faehlmann, sowie der freundlichen Mitwirkung seines Ehrenmitgliedes, des Generaladjutanten Grafen Heyden zu verdanken.

Neben diesem erfreulichen Ereignis stören den Y. C. die von nun an häufig auftretenden Gerüchte, daß das Bollwerk, auf dem das Clubgebäude und der Schuppen stehen, abgetragen werden sollen, und veran-

lassen das Komitee, eine Eingabe an die Portverwaltung zu machen wegen kostenloser Abtretung der Osthälfte der Südmole resp. des Ostbollwerks. Diese Übersiedelung des Y. C. wurde glücklicherweise nicht notwendig, doch brachte diese Gefahr damals viel Sorge und Bangen mit sich. Der lebhafteste Verkehr mit der Hafengebäudekommission der Ostsee brachte dem Club aber auch ein schönes Geschenk ein, indem uns von unserem Ehren-



HOOPOO (ex ELSE, ex GRILLE) des Herrn Martinson  
jetzt Herrn Pr. W. Grohmann gehörig.

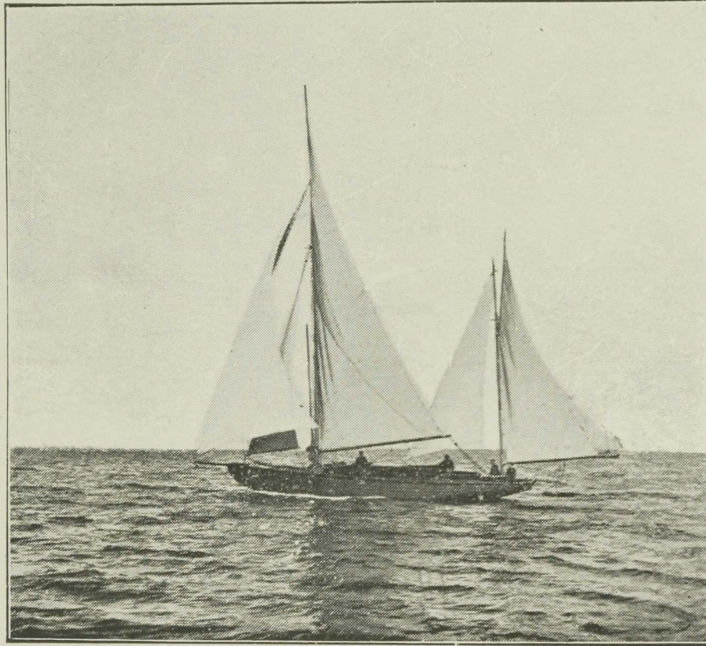
mitgliede, dem Chef der Hafengebäude Wirkl. Staatsrat von Rummel, das im Handel nicht vorhandene Werk der Kommission über geplante Bauten von Zufluchtshäfen geschenkt wurde, das wegen seiner genauen Lotungen der in Frage kommenden Zukunftshäfen einen hervorragenden Wert für den Club hat.

Die Kampagne des Jahres verlief sehr gut. Die diesmalige Flaggenhissung gestaltete sich zu einer besonders glanzvollen, wurde doch die von Seiner Majestät gespendete „Bratina“\*) durch einen Champagnerrund-

---

\*) Ein Trinkgefäß in Form eines Kübels.

schluck nach der vom Gouverneur intonierten russischen Weise „подноси сосѣдъ сосѣду“ eingeweiht, der viele Reden und eine kolossale Fidelitas folgten. Ferner hatte der Y. C. Gelegenheit beim 50-jährigen Jubiläum des St. Pet. Fluß-Yacht-Clubs, dem in Anlaß dieses Festes Allerhöchst der Titel „KAISERLICHER“ verliehen war, durch eine Deputation teilzunehmen, die eine künstlerisch ausgeführte Adresse dem älteren Sportkameraden



NIRWANA des Herrn Edgar Hoepfener  
jetzt Herrn Riemer gehörig.

darbrachte, sowie an den Jubiläumsregatten durch die TUTTI vertreten zu sein.

Was die Regatten des Jahres betrifft, so fand die Regatta um die neue Sesemann-Bowle, die Herr E. Hoepfener gestiftet hatte, da die bisherige von TUTTI endgültig genommen worden war, am 9. Mai statt, bei einer Beteiligung von 6 Yachten. Die Bowle nahm HOOPOO (ex ELSE, ex GRILLE) des Herrn Oberlehrer Martinson.

Am 23. Mai findet die Viktoria-Regatta statt, den Pokal erringt HANSA.

Die Revaler Woche, die vom 7.—12. Juni dauerte, hatte diesmal einen großen Zuzug von Fremden, indem Yachten aus Riga, Petersburg,

Finnland und Pernau erschienen waren, auf die augenscheinlich der neue Kaiserpreis eine große Anziehungskraft ausübte.

Die erste externe Regatta um Preise des Clubs hatte keine besonders große Beteiligung. Es starteten 3 Yachten, TUTTI nahm den 1. Preis.

Die Regatta um den Revelstein-Pokal war hübsch besetzt, indem 7 Yachten starteten, den Preis nahm CARAMBA (Kais. Fluß. Y. C.). Den



DOT des Herrn Egon Koch (gebaut bei Otto Eggers).

Gernet-Pokal nimmt ALDEBARAN II (Nyl. J. K.), Preise erhielten außerdem CAROLUS I. (R. Y. C.) und RANA (Pern. Y. C.).

Den Clou der Woche bildete natürlich die Regatta um den Kaiser-Peter-Preis, zu dem 12 Meldungen vorlagen. Den Preis behielt der E. S. Y. C., den TUTTI siegreich verteidigt, über welches Resultat telegraphisch Seiner Majestät Meldung erstattet wurde.

Erste Preise erhielten ferner noch NIRWANA, IDA (P. S. C.), CARAMBA und OEDLA, einen 2. Preis IRENE.

Den Damenpreis erhält TUTTI, erste Klassenpreise ferner noch IDA, CARAMBA, BUREWESTNIK (P. S. C.).

Die Rigaer SCHKITZ, die zu der am selben Tage ausgesegelten internen Regatta für die kleinen Boote „hors concours“ mitsegelte und das relativ schnellste Boot war, erhält einen Anerkennungspreis.

Außerdem fanden an Regatten noch im Laufe der Saison statt: eine Ruderregatta der Matrosen auf den Yacht-Beibooten, wobei den I. Preis der Matrose der ESTRELLA erhielt, ferner die Regatta um die Offiziersbowle, auf welcher der Name der neuen bei Eggers gebauten Yacht DOT eingraviert wird, dabei erhielt noch OEDLA einen 1. und HIAWATHA einen 2. Preis.

Den Schluß machte am 29. August ein allgemeines Handicap (11 Boote), zu dem HANSA, HIAWATHA, DOT und STEADY Preise erhielten.

An auswärtigen Regatten wurden 7 beschickt, die sämtlich von der TUTTI bestritten wurden, und die den Müser-Pokal und zwei 1. Jubiläumspreise des K. R. Y. C. bei großer Konkurrenz nahm; die Sinebrychow-Pokal-Regatta hatte leider ein unliebsames Incident, indem der TUTTI, die offiziell als international vermessen gemeldet war, da keine ebenbürtigen internationalen Boote vorhanden waren, der Amerikaner ATAIR entgegengestellt wurde. Dagegen protestierte der Führer der TUTTI und segelte leider auch nicht. Ein zugestandener Privatmatch zwischen beiden Yachten kam nicht zustande, da ATAIR vor der Regatta der Mast brach. Da die Regatta somit nicht ausgesegelt war, konnte der Pokal vom Nylänkska J. K. dem E. S. Y. C. nicht zugesprochen werden, und so verblieb er dem Kais. Fluß-Y. C.

Der Vorschlag des N. J. K., die Herausforderung der TUTTI für das nächste Jahr als zu Recht bestehend zu betrachten, konnte der Club nicht akzeptieren, erstens, da das eine direkte Benachteiligung des E. S. Y. C. gegenüber den Petersburgern gewesen wäre, die der nun 4 Jahre alten TUTTI ein ganz neues Boot entgegenstellen durften, zweitens aber, da der neue Eigner der TUTTI, jetzt THALASSA, refüsierte, die angebotene Regatta zu segeln.

In Riga hatte die TUTTI gutes Glück, wo sie den Jubiläumspokal errang (definitiv mit dreimal hintereinander folgenden Siegen, 28 Minuten Vorsprung vor CAROLUS II) und den Scheel-Pokal zurückeroberte.

Tourenfahrten wurden gleichfalls in großer Zahl veranstaltet, jedoch erreichten sie nicht den Rekord des vergangenen Jahres.

Den Tourenpreis für die größte Meilenzahl unter Führung des Eigners erhielt SOPHIA für 1115 Sm. Die beiden Preise für die größte Meilenzahl überhaupt teilten SOPHIA und AULI (572). Den Preis für das bestgeführte Logbuch erhielt dieses Mal TACHEIA.

Besucht wurde der Club im Laufe der Kampagne von 1764 Mitgliedern und 1465 Gästen, was einen großen Rückgang gegen das Vorjahr darstellt.

Im Oktober trat ein großer Teil des Vorstandes zurück und lehnte eine Wiederwahl ab, und zwar die Herren A. Sesemann, J. Scheel, E. Fahlé, E. von Wahl und C. Tönnison, an deren Stelle Herr Gahlnbäck zum Vicecomodore, und ins technische Komitee die Herren Taube, Faehlmann und Martinson, ins wirtschaftliche die Herren Rank und Sandberg gewählt wurden, das Sekretariat übernimmt Herr Schröter. Durch diesen Wechsel in der Leitung bekommt die Arbeit des Clubs eine etwas andere Färbung, die sich gleich darin äußert, daß zum Winterversammlungsort der Schwarzenhäupterclub gewählt wird, während bisher der Revaler Club das Winterlokal bildete.

Gleich eine der ersten Arbeiten des neuen Komitees bildet die Sorge, einen würdigen Verteidiger des Kaiserpreises für das nächste Jahr zu schaffen. Es wird daher beschlossen, eine Auslosungsyacht zu bauen. Die Generalversammlung stimmt diesem Plane zu, und es wird der Yachtwerft O. Eggers der Bau einer 8 M. R.-Yacht für 5500 Rbl. in Auftrag gegeben. Einer ad hoc gewählten Kommission, bestehend aus den Herren Kapt. Brockhausen, H. Taube und E. von Wahl wird die Beaufsichtigung des Baues übertragen. Zu Deckung der Kosten werden Lose à 10 Rbl. emittiert. Den etwa bleibenden Rest hat der Gewinner, resp. falls er das Boot refüsiert, der Club zu zahlen, dem in diesem Falle das Boot zum Eigentum zufällt.

Ferner interessiert sich das Komitee für eine stärkere Heranziehung der Jugend zum Sport. Es wird daher die Neuerung getroffen, daß junge Leute, die nicht volljährig sind, sich der vom Y. C. vorgeschriebenen Bootführerprüfung unterwerfen können und nach Bestehen derselben das Recht erlangen Clubboote zu führen, auch zu Regatten.

Leider erweist sich dieser Beschluß als halbe Maßregel, da nach den Bestimmungen des Verbandes zu Regatten unbedingt ein vollberechtigtes Mitglied an Bord sein muß. Ein wirklich selbständiges Führen einer Yacht

von Seiten eines Junioren, wie die jungen Leute jetzt offiziell heißen, könnte also wohl nur stattfinden, wenn derselbe auf die Yacht ein unbefahrenes Mitglied mitnimmt, das bloß als Ballast dient, was bei der von den Regattaregeln beschränkten Zahl von Personen an Bord nicht sehr günstig sein dürfte.

In der Hoffnung, die schnellere ESTRELLA kaufen zu können, verkauft das Komitee die Clubyacht LI für 300 Rbl. Da sich aber die ES-



AVANTI (rechts). Auslosungsboot des E. S.-Y.-C., gewonnen von Herrn Konsul Brosse.

TRELLA auch als bereits verkauft erweist, so tritt der Fall ein, daß der Club außer der alten EDITH kein ordentliches Boot besitzt. Doch das Glück will dem Club hold und er erhält von Herrn Eurich die LITTLE FLY zum Geschenk. Außerdem stellt Vicecommodore Gahlnbäck das ihm von Baron Francken geschenkte Boot JASTREB, das in ESPERANZA umbenannt wird, den Junioren zur Verfügung. Jedoch wird diese Erlaubnis im Laufe des Sommers eingetretener Mißverständnisse halber zurückgezogen. Auch Kapt. Faehlmann schenkt dem Club ein Ruderboot.

An sonstigen Vorarbeiten des Komitees für die Kampagne ist die Herausgabe neuer Hafen- und Matrosenregeln zu erwähnen. Ein hierbei gefaßter Beschluß, ein neues Examenprogramm vorzustellen, gerät in Vergessenheit und wird nicht ausgeführt. Dasselbe Schicksal hatte der auf der Generalversammlung geäußerte Wunsch, Bestimmungen auszuarbeiten für die Beteiligung von Auxiliar-Yachten an den Kreuzerpreisen.

Die Saison selbst verlief im Vergleich zu den Vorjahren ziemlich still, zu den Regatten um den Kaiserpreis war bloß ALDEBARAN II vom P. S. C. erschienen, so konnte die von Herrn Brosse gewonnene Auslosungs-Yacht AVANTI den Pokal siegreich verteidigen, doch war der Mangel an Konkurrenz bei einem so wertvollen Preise ein bitterer Wermutstropfen im Siegeskelch, besonders bitter noch dadurch, daß zum Entscheidungskampf bei der 3. Regatta AVANTI, welcher die kräftige Brise günstiger war als ihrem Gegner, allein über die Bahn gehen mußte, da der Eigner des ALDEBARAN II erkrankt war. Die Regatten selbst, besonders die erste, waren im höchsten Grade spannend, da die beiden Gegner einander keinerlei Vergütung zu geben hatten und so nah bei einander hielten, daß es bis zum letzten Augenblicke unentschieden war, wer Sieger bleiben würde.

Sehr belebt und spannend war die Revelsteinregatta, zu der 7 Meldungen vorlagen. Zum Start waren allerdings des Sturmes wegen nur 5 erschienen, von denen 4 zum Teil havariert die Regatta aufgeben mußten, nur die derzeitige Inhaberin des Pokals CARAMBA hielt durch und errang den Pokal endgültig.

Trotz dieses Verlustes wurde wohl selten eine siegende fremde Yacht mit so ungeteilter Freude begrüßt, hatte man sich doch um das Schicksal der Yacht, die von 2 alten grauen Herren geführt wurde, gehörig Sorgen gemacht, da der Begleitdampfer wegen des Sturmes gezwungen war, in den Hafen zurückzukehren.

Außer dem Revelstein-Pokal wurde auch der Scheel-Pokal endgültig genommen, dieser allerdings von der estländischen Yacht THALASSA (ex TUTTI II, Plästerer und Schröter), die auch den Gernet-Pokal gewann, jedoch nicht endgültig. Der Damenpreis wurde von KITTY Nyl. J. K. auf ein Jahr nach Finnland entführt.

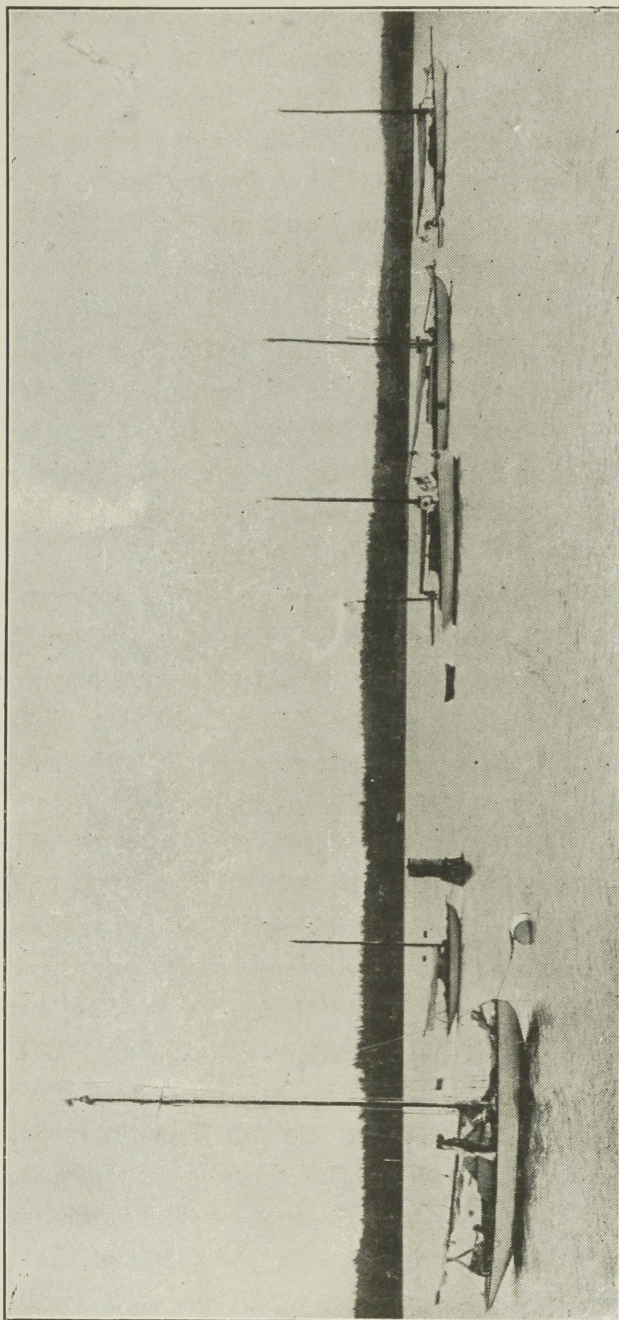
Klassenpreise erhielten auf den diesjährigen externen Regatten AVANTI, BLENDÄ, ALDEBARAN II; einen 2. Preis CAROLUS II.

Die internen Regatten waren besser besetzt. So die Regatta um den Sese-mann-Preis, an der 9 Boote teilnahmen und den die DOT errang. Ehrenpreise erhielten THALASSA und BARDE (Dr. von Rennenkampff.)

Den Viktoria-Pokal erhielt HANSA, einen 2. Preis DOT. Zur internen Regatta am 25. Juni nahm den Preis YSEULT.

Die Regatta um die Offiziersbowle, zu der diesmal die Offiziere des Geschwaders nicht mehr, wie bisher üblich, eingeladen werden, da von den damaligen Stiftern kein einziger mehr im Geschwader schwimme, wird am 31. August gesegelt. Es nehmen an ihr 6 Boote teil. Auf der Bowle wird der Name der THALASSA eingraviert,

außerdem erhalten Preise DOT und BARDE. Am Schlußhandicap nehmen 10 Boote teil. Preise erhalten HANSA, SOPHIA, GRETHE II, BARDE, DOT.



ACLI, STEADY und HANSA (die drei Yachten rechts) in Nädendal bei Åbo.

Ferner wurde noch vom E. S. Y. C. zur Baltischen Zentralwoche in Pernau eine Regatta ausgeschrieben (Beteiligung 10 Yachten), zu der RUBON (K. R. Y. C.), CAROLUS II (K. R. Y. C.) und ATALA III (A. Y. C.) erste Preise erhielten. THALASSA ging leider leer aus.

Außer der THALASSA in Pernau beteiligte sich nur noch AVANTI an auswärtigen Regatten und zwar an den Jubiläumsregatten in Helsingfors, wo sie zwei 2-te Preise erhielt, bei der enormen Konkurrenz immerhin ein Achtungserfolg.

Aber nicht nur die Regatten waren abgeflaut, auch die Frequenz der Mitglieder im Club hat noch bedeutend abgenommen (1392 Mitglieder, 1047 Gäste gegen 1764 Mitglieder, 1465 Gäste im Vorjahre).

Ebenso ist die Frequenz der fremden Yachten im Clubhafen geringer geworden, nur 20 im Laufe der ganzen Saison, wenigstens weisen die schriftlichen Dokumente nicht mehr auf.

Das Tourensegeln dagegen wurde recht gepflegt, wenn auch nicht so weite Touren unternommen wurden wie im Vorjahre. Grössere Reisen wurden im ganzen von 16 Yachten unternommen, von denen SOPHIA in der Meilenzahl an der Spitze steht, die allein 6 mal in Helsingfors war und den Kreuzerpreis errang (es war dieses Jahr nur einer). Die weiteste Tour hat STEADY gemacht (Åbo). Außer Sophia waren in Helsingfors TAIFUN, OIHONNA, HIAWATHA, STEADY, HANSA, AULI, AVANTI, OEDLA, BARDE, TACHEIA, LITTLE FLY, HOOPOO; in Baltischport TAIFUN; in Narwa NIRWANA; in der Kolkwiek MÖWE; in Tavastfjörd HIAWATHA, STEADY und AULI (im Geschwader); in Pernau THALASSA; in Ekenäs TAIFUN; in Wösso, Kasperwiek und Loksa TAIFUN, HANSA, YSEULT, TACHEIA; in Porkala HOOPOO. Aus Hapsal kam nach Reval die ELISABETH (Spiegel).

Erfreulicherweise erlebte der Sport in Hapsal in den letzten Jahren, besonders 1911, einen Aufschwung, seit zum dortigen Hafenmeister der rührige Herr von Landesen gewählt worden war; und zwar war es besonders der Eissegelsport, der in der stillen Winterzeit in Hapsal bei dem herrlich glatten Segelrevier eifrig betrieben wurde.

Diesem Umstande ist es auch zu verdanken, daß die zur Remonte und Ausbau des Hapsalschen Immobils nötigen 700 Rbl. vom Club anstandslos bewilligt wurden.

Zum Schlusse des Jahres wird auf dem Seglertage in Riga eine für

den baltischen Segelsport wichtige Frage entschieden, indem laut Bericht der im Jahre 1910 vom Seglertage gewählten Kommission, betreffs Einführung einer baltischen Sonderklasse, bestehend aus den Herren O. Eggers, Kapt. F a e h l m a n n und E. v o n W a h l, die schwedischen Skären-Kreuzerklassen innerhalb des Baltischen Seglerverbandes angenommen wurden, nämlich die 30, 38, 45, 55 und 75 M<sup>2</sup>-Klassen. Der Kaiserpreis soll im Jahre 1913 für die 55 M<sup>2</sup>-Klasse ausgeschrieben werden.

Wegen verschiedener im Laufe des Sommers vorgekommener Fälle von Trunkenheit und Insubordination der Matrosen, sowie Unterschleife des Buffetiers in der Ökonomie (360 Rbl.) wird beschlossen, für die nächste Saison einen Oberbootsmann zu engagieren, der die Oberaufsicht über die Matrosen haben sollte, doch wird dieser kostspielige Beschluß wegen Fehlens einer passenden Person schließlich nicht ausgeführt.

Um das gesellige Leben des Clubs reger zu gestalten, wird vom Komitee allerlei versucht. So wurden zu den geselligen Abenden Vorträge gehalten. Herr Konsul G a h l n b ä c k referierte z. B. über seine Zeppelin-Fahrt; Kapt. F a e h l m a n n zeigte Lichtbilder vom Wirken des Eisbrechers Jermak. Es wird ferner für den März 1912 ein Winterfest mit Damen geplant und dazu eine Galauniform eingeführt, besonders da sich zum Helsingforser Jubiläum das Fehlen derselben als störend fühlbar gemacht hat. Das Winterfest wird jedoch von der Generalversammlung abgelehnt und ein Fest für den Sommer

## 1912

für wünschenswert erklärt, jedoch findet es nicht statt wegen des am 20. April eingetretenen Todes des geliebten und verehrten Commodore Herrn Rudolph v o n G e r n e t. Beinahe 24 Jahre hat Herr von G e r n e t dem Club als Commodore vorgestanden, und wenn er in den letzten Jahren auch weniger aktiv hervortrat, so nahmen doch die Angelegenheiten des von ihm so geliebten Y. C. bis in die letzten Stunden sein volles und lebhaftes Interesse in Anspruch. Ein grand seigneur in des Wortes edelster Bedeutung, eine in ihrer würdevollen Bescheidenheit und unendlicher Güte hervorragende Persönlichkeit wird Herr v o n G e r n e t allen Clubmitgliedern ohne Ausnahme, — denn wer kannte ihn nicht? — ewig unvergesslich bleiben, besonders aber denen, die Gelegenheit hatten, seine etwas altväterlich-zeremonielle und doch so herzerquickend echte Gast-

freundschaft in der nun verödeten Villa Friedheim in Hapsal zu genießen, jener Villa Friedheim, die ganz Hapsal und den dortigen Yacht-Club mit einer Aureole des Friedens umgab.

Die Lücke, die der Tod in der obersten Leitung des Clubs gerissen hatte, war eine schwere, indem es nicht leicht war, sofort einen Ersatz für den Verlust zu finden, und so wurden denn die Geschäfte des Clubs einstweilen vom Vicecommodore ein halbes Jahr lang bis zur Neuwahl verwaltet. Es ist nur natürlich, daß in dieser Zeit keine großen Veränderungen unternommen wurden und das Clubleben seinen vorgezeichneten Weg weiter verfolgte.

Vor allem hatte sich das Komitee der Frage angenommen, wie ein größeres geselliges Leben im Club, besonders an den Mittwochabenden, zustande zu bringen sei. Diese Bestrebungen hatten denn auch durch ein von Herrn H. Taube vorgeschlagenes Arrangement einen durchschlagenden Erfolg.

Bisher war der Modus folgender: fanden sich des Mittwochs am Abend genügend Menschen im Club, die zusammenbleiben wollten, so wurde telephonisch in einer Restauration ein Abendessen für die betreffende Anzahl Personen bestellt. Kam das notwendige Minimum nicht zusammen, so trollte sich ein jeder hungrig fort und konnte sehen, wo er satt wurde, denn gewöhnlich dauerte diese Ungewißheit so lange, bis man sein häusliches Mahl schon verpaßt hatte. Infolgedessen fanden sich immer weniger Liebhaber, am Abend aufs Geratewohl in den Club zu kommen, weil in der letzten Zeit die Abende meist nicht zustande kamen. Hier nun schaffte die neue Einrichtung radikale Remedur. Zum betreffenden Mittwochabend übernahm einer der Herren die Ausrichtung, wobei meist Damenhände in den Hintergründen als geheimnisvolle Heintzelmännchen schafften und sich in Leckerbissen gegenseitig überboten. Jeder am Souper Teilnehmende zahlte wie früher 1 Rbl. und war nun sicher, einen gemütlichen Kreis zu finden, auch wenn er später kam. Jedenfalls liess die Beteiligung in diesem Jahre nicht das mindeste zu wünschen übrig, und wenn die Herren Ausrichter dabei nicht auf ihre Kosten gekommen sind, so haben sie das hauptsächlich der Überfülle des Gebotenen zuzuschreiben.

Ein gewisser Teil der Belebung der Mittwochabende kann auch mit Sicherheit dem neuen Motorboote des Y. C., dem „DIRECTOR“ zugute geschrieben werden, das dem Y. C. als unerwartetes Neujahrsgeschenk zu-

fiel, indem Herr Direktor F a h l e seinen im Bau befindlichen Motorkreuzer bis auf den Motor fix und fertig dem Club überließ mit der einzigen Verpflichtung, den Motor selbst zu beschaffen und das Boot bis Schluß des Jubiläumsjahres 1913 in Dienst zu stellen. Zu diesem Zwecke wurden mit 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> verzinsbare Anteilscheine à 100 Rbl. für 1500 Rbl. gezeichnet, Vicecommodore E. G a h l n b ä c k spendet dazu noch 300 Rbl. Der für



DIRECTOR — Motorboot des KAIS. E. S.-Y.-C.  
Geschenk des Herrn Emil Fahle.

die Fertigstellung des Motorbootes noch nötige Rest von 3560 Rbl. wird dem Reservekapital entnommen.

Dieser letztere Umstand, dann der teure Betrieb, der von den Einnahmen längst nicht gedeckt wurde, sowie das in diesem ersten Jahre nicht ganz befriedigende Funktionieren des Motors, alles dieses ließ manchem die generöse Stiftung des Herrn F a h l e als eine Art Danaer-Geschenk erscheinen, das dem Komitee viel Sorge machte, wie überhaupt alle großangelegten Unternehmungen dieses Jahres unter dem Zeichen des Mißerfolges stehen.

So vor allem die Meldung der AVANTI zu den Olympischen Rennen.

Im Januar 1912 meldeten die Eigner der AVANTI dem Komitee und später durch dasselbe der Generalversammlung, daß sie die AVANTI zu den Olympischen Regatten starten lassen wollten und baten um Anmeldung durch den Baltischen Seglerverband. Die Meldung der AVANTI wurde von der Generalversammlung akzeptiert, unter der Bedingung, daß sie zu den Regatten von dem durch die Generalversammlung dazu ge-



Der DIRECTOR auf dem Wege von der Eggers'schen Werft zum Y.-C.

wählten Herrn Oberlehrer M a r t i n s o n geführt werde, was von den Eignern akzeptiert wurde. Am 21. April, nachdem die Meldung bereits nach Stockholm gemacht war, teilten die Besitzer der AVANTI dem Komitee mit, sie hätten das Boot verkauft. Der neue Besitzer ging auf die vom Komitee gestellten Bedingungen betreffs Führung nicht ein und schrieb sein Boot in Petersburg an. — Da nun Russland durch den Baltischen Seglerverband in der Y. R. U. vertreten war, der neugegründete russische Wettseglerverband jedoch nicht, so standen die beiden Plätze für 8 M. R.-Yachten dem Baltischen Verbands zu, es sei denn, daß dieser die betr. Plätze dem russischen Verband abtrete, was ausnahmsweise für dieses Mal vom Olympischen Komitee gestattet worden war. Da der baltische Verband eine Yacht (die AVANTI) gemeldet hatte, so blieb für den russischen Verband ein Platz frei, den die Petersburger Clubs unter sich ver-

teilen mußten, und der sofort durch die beim KAIS. Fl. Y. C. angeschriebene NORMAN besetzt wurde. Dadurch war der Petersburger Segelclub, der ALDEBARAN II melden wollte, ausgeschlossen.

Schon vor der Gründung des Russischen Wettsegelverbandes hatte der Eigner des ALDEBARAN II in seinem Club den Antrag gestellt, sich dem Baltischen Seglerverband anzuschließen, um den ALDEBARAN II in



ALDEBARAN II des Herrn Spring.

Stockholm starten zu lassen, doch kam diese Sache wegen der gleich darauf folgenden Gründung des Russischen Verbandes nicht zustande. Durch die Besetzung des einen Platzes durch NORMAN war nun ALDEBARAN II von der Teilnahme an den Olympischen Regatten ausgeschlossen. Infolgedessen meldete er sich und sein Boot sofort zum Eintritt in den E. S. Y. C. mit der Bitte, das Boot in Stockholm anzumelden. Da sowohl das Boot als auch der Eigner dem Club in ihren Regattaleistungen bekannt waren, ferner die Zurückziehung der AVANTI für den Baltischen Seglerverband

und den E. S. Y. C. doch recht kompromittierend war, so nahm der E. S. Y. C. diesen Eintritt mit Freuden auf und meldete den ALDEBARAN II in Stockholm an. Kurze Zeit nach erfolgter Anmeldung erhielt das Komitee vom Eigner des ALDEBARAN folgendes Telegramm, bei dem jedes Kommentar überflüssig ist: „Weil kein Urlaub und Unannehmlichkeiten seitens Petersburg muß absagen Teilnahme Olympische.“



MICHAMA des Herrn A. Sesemann.

Der E. S. Y. C. mußte also auch seine zweite Meldung zurückziehen und beide Plätze Petersburg überlassen. AVANTI segelte unter Petersburger Flagge, schnitt aber sehr schlecht ab.

Ferner wurden schon damals seitens des Vicecommodore Schritte getan, um zur Grundsteinlegung des Ports Kaiser Peters des Großen, zu der Seine Majestät in Reval anwesend sein sollte, den Titel eines KAISERLICHEN für den E. S. Y. C. zu erhalten, doch führten diese damals noch zu keinem Resultat.

Auch die Regatten der Revaler Woche dieses Jahres verliefen für den E. S. Y. C. nicht glücklich. Erstens waren wenig Meldungen, zweitens

nahm die Finnländische Yacht OERN des Herrn Estlander alle namhaften Preise weg, den Damenpreis, den Gernet-Pokal und auch den Kaiserpreis, den wir somit zum ersten Male fortgeben mußten! Klassenpreise erhielten zu den recht schwach besetzten Regatten der Revaler-Woche MICHAMA (Sesemann), PUCK (Horst), EIA K. R. Y. C. (Juchter).

An auswärtigen Booten waren erschienen OERN Nyl. J. K., ALDEBARAN II S. P. S. K., EDITH Nyl. J. K. (Dr. Cederberg), MAUS K. R. Y. C., EIA K. R. Y. C.

Auch die internen Regatten des Jahres verliefen mit sehr wenig Beteiligung. Um den Viktoria-Pokal starteten zwei Boote, den Pokal errang HANSA; die Sesemann-Bowle, um die 4 Boote kämpften, erhielt MICHAMA, auf die Offiziersbowle (Teilnahme 3 Boote) wurde der Name YSEULT II (ein Eggersscher 55 Neubau) eingraviert. Einen Klassenpreis erhielt außerdem GRISLAN (Martinson).

Beteiligungen an auswärtigen Regatten waren nicht vorhanden. Ein Heraustrreten nach außen fand nur in der Teilnahme am 25. Jubiläum des S. P. S. C. statt, zu dem Herr Sesemann abdelegiert wurde und einen Pokal überbrachte.

Touren wurden gesegelt, doch nicht so viel wie früher. Nur die neue Kreuzeryacht VAGANT, (ein Eggersscher Neubau), hatte unter Führung eines geprüften Junioren 1069 Seemeilen gemacht und erhielt den Kreuzerpreis. Von anderen Yachten hatten SOPHIA 835, STEADY 634 und GRISLAN 567 Meilen zurückgelegt.

Den Logbuchpreis erhielt die GRISLAN des Herrn Martinson. Die Zuspriechung dieses Preises war außerordentlich schwer, besonders aber die engere Wahl zwischen 4 Konkurrenten — GRISLAN, STEADY, YSEULT und VAGANT — weil alle Logbücher sehr gut geführt waren, ein hübscher Erfolg des vom E. S. Y. C. seit jeher verfolgten Prinzips, das See- und Tourensegeln zu protegiere.

In diesem Jahre hatte der Y. C. die Ehre, seine hohe Exzellenz den Marineminister Admiral Iwan Konstantinowitsch Grigorowitsch in die Zahl seiner Ehrenmitglieder aufnehmen zu können.

Nach außen hatte der E. S. Y. C. diesmal das Präsidium im Seglerverbande inne. (Herr Fahle Präses und Herr Fuhl Sekretär). Wie das erste Zusammentreten zu einem baltischen Verbands auf Initiative des E. S. Y. C. geschehen war, so tritt jetzt, wo wieder einmal der E. S.

Y. C. am Präsidium ist, eine neue Erweiterung ein, indem der Präses Herr Fahle mit dem Führer des Russischen Wettsegelverbandes erst private Unterredungen wegen gemeinsamen Anschlusses führt, die dann vom 7. ordentlichen Seglertage sanktioniert und zur Ausführung dem neuen Präsidium für das Jahr 1913 übertragen werden.

So war die Saison 1912 still vergangen, aber es war die Stille, in der die Arbeit zu dem im Jahre 1913 stattfindenden Jubiläum vorbereitet wurde.

Schon im Februar 1912 war auf Vorschlag des Herrn O. Schott eine Jubiläumskommission gewählt worden, die aus den Herren J. Scheel E. Fahle, A. Sesemann, H. Taube und E. von Wahl bestand, denen große Vollmachten übergeben waren und die sofort ihre Vorarbeiten begannen. Es wurde die Bibliothek geordnet, eine Geschichte des Wirkens des E. S. Y. C. verfaßt, eine Kollekte zu einem Hausbau veranstaltet, die dank der großen Opferwilligkeit der Mitglieder des Y. C. so reichlich ausfiel, daß an Stelle des noch im August völlig niedergerissenen alten Clubgebäudes ein neues stattliches 2-stöckiges Haus mit schönen und praktischen Räumen erstand, das dank der Rührigkeit der Kommission im Rohbau schon zum November fertig stand.

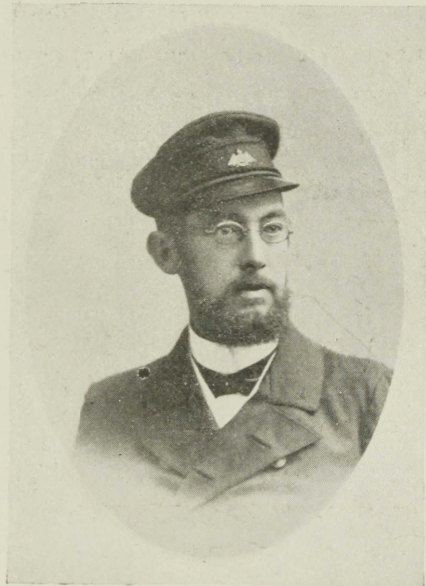
Unterdessen war nach dem Interregnum im Sommer, am 10. September 1912 eine Generalversammlung zur Wahl eines Commodore, sowie der übrigen fälligen Ämter einberufen worden, die die zahlreichste Versammlung seit Bestehen des Clubs war. Zum Commodore wurde Jägermeister des Kais. Hofes Fürst Gregor Wolkonsky gewählt, zu Vicecommodoren Herr Fabrikdirektor Fahle und John Scheel. Da nunmehr fast sämtliche Glieder der Jubiläumskommission auch ins Komitee gewählt waren, so war natürlich eine engere Fühlung dieser beiden Instanzen die Folge, indem die Jubiläumskommission eine Art Ausschuß des Komitees bildete. Zum Hafenmeister wird an Stelle des wegen Zeitmangel zurücktretenden Herrn Kapt. Fahlmann Herr Tönnison gewählt. Der neu gewählte Sekretär Herr Forsmann widmet sich mit seltenem Eifer seinen neuen Pflichten, die von Tag zu Tag wachsen. Das Archiv, das für den Winter wieder in den dem Y. C. unentgeltlich überlassenen Räumen des Revaler Clubs untergebracht wird, wird geordnet, die Schriftführung auf eine nie dagewesene Höhe und Präzision gebracht.



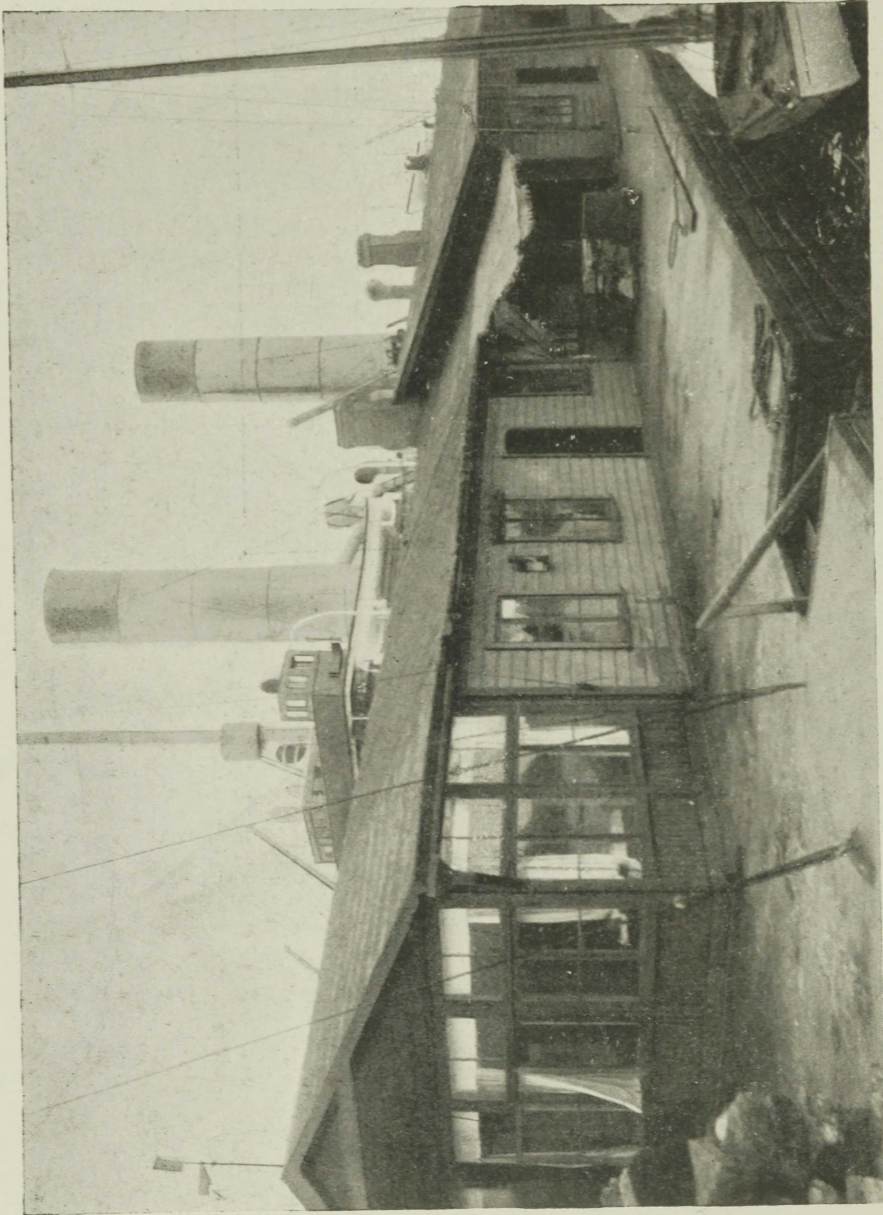
Fürst G. Wolkonsky  
Commodore des K. E. S.-Y.-C.



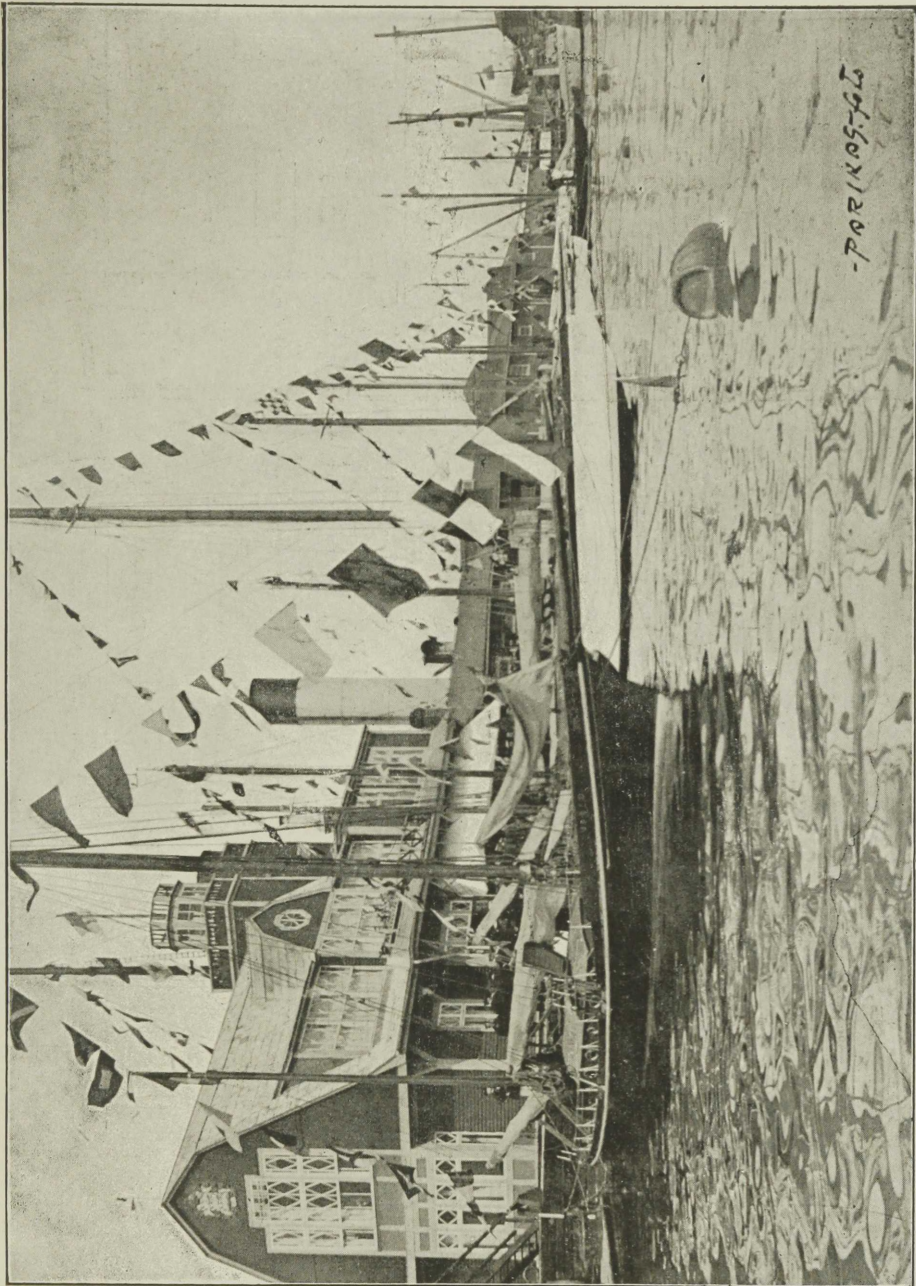
Emil Fahle  
Vicecommodore des K. E. S.-Y.-C.



John Scheel  
Vicecommodore des K. E. S.-Y.-C.



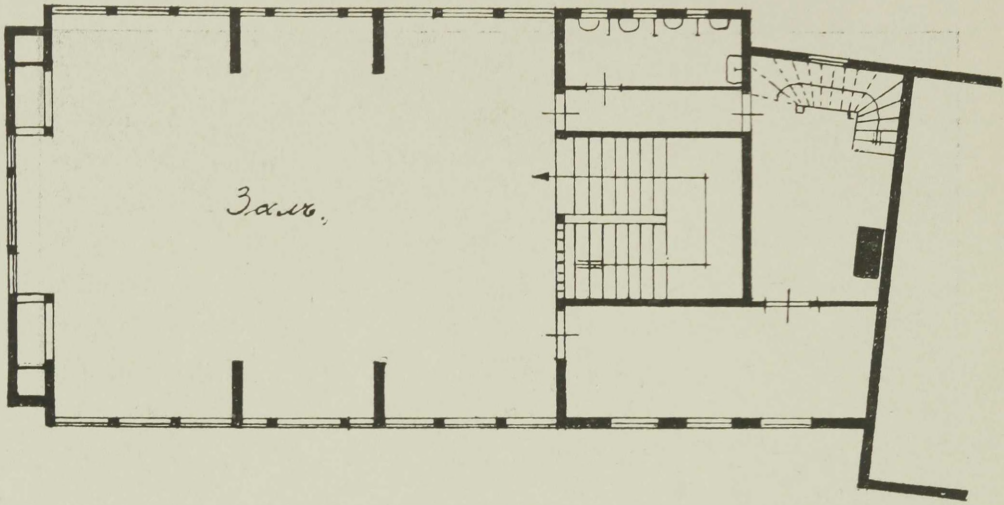
Das alte Gebäude des E. S.-Y.-C. (Im Hintergrunde der Jermak).



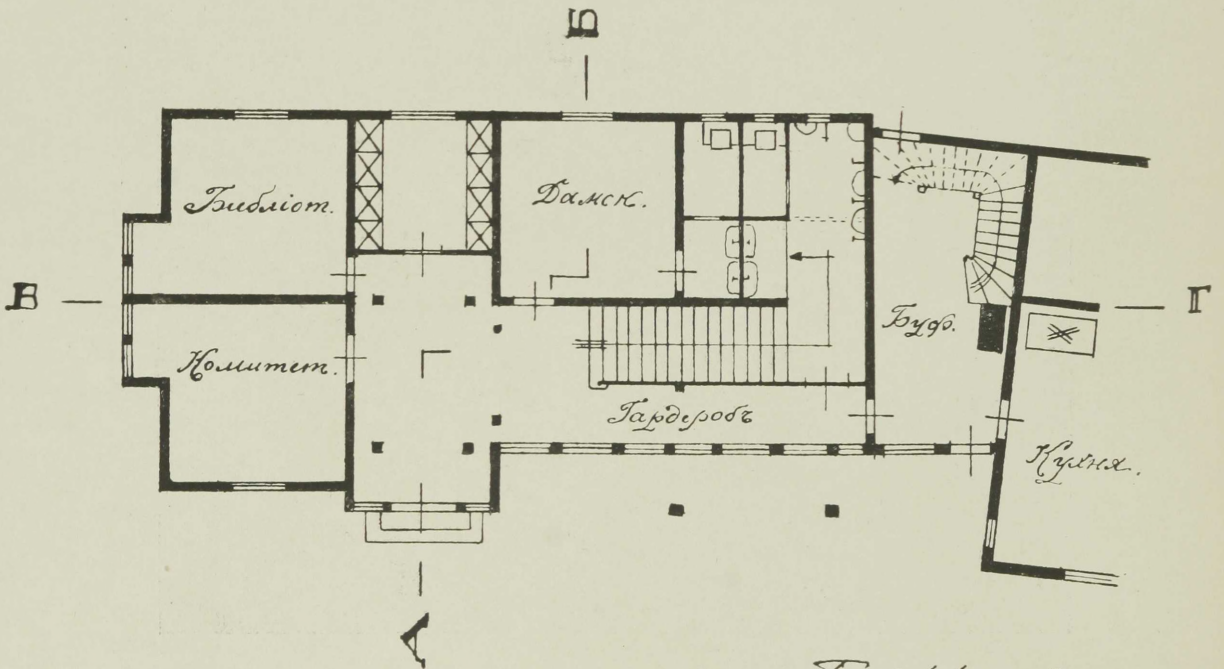
-PORIKOY-42

Das neue Gebäude des KAIS. E. S.-Y.-C.

Планъ II<sup>го</sup> этажа.



Планъ I<sup>го</sup> этажа.



*Т. Шандишъ.*  
художникъ архит.  
1912.

Plan des neuen Clubhauses des K. E. S. Y. C. von Architekt Hans Schmidt — Reval.

Die wieder aufgenommenen Schritte beim Ministerium haben Erfolg und am 14. Februar

1913

erhält der Y. C. die Nachricht von der Allerhöchsten Verleihung des Prädikats KAISERLICH, wodurch der KAIS. Estl. S. Y. C. in die Reihe der angesehensten Y. C. des Reiches rangiert.

Es werden nun eine neue Flagge mit der Kaiserkrone im oberen weißen Felde, sowie eine Uniform ähnlich derjenigen der übrigen KAISERLICHEN Y. C. zur obrigkeitlichen Bestätigung vorgelegt und genehmigt. Ein neues Programm der Bootsführer- und Schifferprüfung in vergrößertem Umfange wird von Herrn Martinson zusammengestellt, im Anschluß an die bereits vorher vom KAIS. Rigaschen Y. C. ausgearbeiteten Programme.

Für das neue von den Herren Hans und Walter Schmidt erbaute Gebäude wird elektrische Beleuchtung angelegt und ein Motorfährboot bestellt. Die hierzu nötigen Mittel beschafft die Kommission durch eine in zehn Jahren tilgbare 4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Anleihe unter den Mitgliedern des Clubs, die sofort überzeichnet wurde, wobei die Clubkasse durch den Betrieb dieser Installationen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden soll. Zu den anlässlich des Jubiläums stattfindenden Regatten werden von verschiedenen Personen und Institutionen schöne Preise gestiftet, von denen bis zur Drucklegung folgende angemeldet waren:

1) von der Kongl. Svensk-Segel-Sällskap, 2) von der Nordisk Yacht-assurans, 3) von Vicecomodore E. F a h l e 3 Preise\*), 4) der Sportpreis von Konsul G a h l n b ä c k, 5) der Hansapreis von Direktor I n g m a n n, 6) von Konsul A. S e s e m a n n ein neuer Revelsteinpreis als Ersatz für den 1911 vom CARAMBA, K. Fl. Y. C. entführten, und 7) ein prachtvoller ewiger Wanderpokal von Herrn Juwelier J. K o p f.

Um im neuen großen Hause mehr Frequenz der Mitglieder zu erreichen, wird eine beständige Ökonomie mit Buffet eingerichtet, das einem Berufsökonomem übergeben wird. Besonders hervorgehoben sei, daß während der ganzen Zeit von unseren Damen das lebhafteste Interesse den Bestrebungen des Y. C. entgegengebracht wurde, was sich durch die

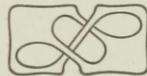
---

\*) 1) Der Tutti-Preis, 2) der Preis auf den Namen des Vicecomodore John Scheel, 3) der Preis auf den Namen des Komiteemitgliedes E. v. Wahl.

schon erwähnten geselligen Mittwochabende und durch eifrige Handarbeit an der Ausschmückung der Clubräume dokumentierte.

Durch alle diese Vorarbeiten dürfte die materiell-technische Seite der Jubiläumsfeier aufs beste fundiert sein, doch das ist nur die eine Seite; die Hauptsache ist die richtige Feststimmung, die nur von der Gesamtheit der Mitglieder des Yachtclubs ausgehen kann, indem das Gefühl der Solidarität und Einigkeit, das uns alle in der Liebe zum edlen Sport verbindet, voll zur Entfaltung kommt.

Möge das Jubiläum und der edle Wettbewerb um die Siegestrophäen auf dem blauen Wasser uns viele Freunde des Sports herführen, und so die Zusammengehörigkeit nicht nur im engeren, sondern im weitesten Seglerkreise besiegeln, damit das Prinzip „navigare necesse est“ uns allen in Fleisch und Blut übergehe.



## Funktionäre der K. E. S. Y. C. 1913.

Commodore:

Jägermeister des K. H. Fürst Gregor Wolkonsky.

Vicecommodore: { J. Scheel.  
E. Fahle.

Technisches Komitee: { R. Faehlmann.  
W. Girard.  
P. Martinson.  
E. Neuber.  
W. Baron Stackelberg.  
H. Taube.  
C. Tönnison, Hafenmeister — Reval.  
E. von Wahl.  
E. von Landesén, Hafenmeister — Hapsal.

Wirtschaftliches Komitee: { H. Sandberg, Ökonomie-Vorsteher.  
Forsmann, Kassierer und Sekretär.  
W. Schmidt.  
H. Matwei, Ökonomie — Hapsal.

Hauswart: E. Riemer.

Prüfungs-Kommission: { R. Faehlmann.  
W. Baron Stackelberg.  
E. von Wahl.

Regatta-Kommission:	{	G. W. Brockhausen, Kapitän. W. Grohmann. E. von Haecks. W. Horst, Kapitän. E. Jacoby. Ch. Baron Pilar v. Pilchau. W. Schmidt. O. Schott. E. Sporleder. A. Witas-Rhode.
Revisions-Kommission:	{	Th. Brosse. A. Ströhm. R. Weiß.
Schiedsrichter:	{	E. Gahlnbäck. A. Gabler. R. Hoepfener. Nic. Koch. H. von Sivers.
Vermesser:	{	H. Taube. P. Martinson. W. Baron Stackelberg.
Delegierter im Vorstand der B. S. V.:	{	E. Fahle.
Substitut:		J. Scheel.
Verbandsschiedsrichter:		W. Girard.

---

## Mitglieder-Verzeichnis 1888—1913.

## A. Ehrenmitglieder:

6. September	1903.	S. K. H. Großfürst ALEXANDER MICHAJLOWITSCH.
26. Juli	1889.	Generaladjutant Admiral Konstantin Nikol. Possiét. †
„	„	Generaladjutant Admiral v. Glasenapp. †
„	„	Portkommandeur von Reval Admiral Iwan Fedorowitsch Powalischin. †
„	„	Contre-Admiral Nikolai Gustawowitsch Bar. Schilling.
20. Juli	1891.	Commodore Rudolph von Gernet. †
25. Juni	1894.	Marineminister Admiral Nik. Matw. Tschichatschow.
„	„	Portkommandeur M. Gerardi. †
6. September	„	Portkommandeur Contre-Admiral Vikt. Jegor. Wilken.
14. April	1910.	Contre-Admiral à la Suite Graf Alex. Fedorowitsch Heyden.
13. Juli	1911.	General-Major Ismail Wladimirowitsch Korostowetz, Estländischer Gouverneur.
„	„	Wirkl. Staatsr. W. I. Rummel, Chef der Hafengebauten.
16. März	1912.	Marineminister Admiral Iwan Konstantinowitsch Grigorowitsch.
25. Februar	1912.	Handelsminister Geheimrat Sergei Iwanowitsch Timaschew.
„	„	Wirkl. Staatsr. Kammerherr Serg. Petrow. Wesselago.
„	„	Gehilfe der Abteilung für Handelsschiffahrt Wirkl. Staatsr. Sergei Andrejewitsch Chatelain.
29. Mai	1913.	Admiral Nikolai Ottowitsch von Essen.
„	„	E. Baron Ungern-Sternberg-Kertell.
„	„	John Scheel, Vicecommodore des K. E. S. Y. C.
„	„	W. Baron Stackelberg-Hallinap.
„	„	Dr. Th. Augsburg, Commodore des K. R. Y. C.
„	„	V. Veith, Ehrencommodore des L. Y. C.
„	„	E. Krogius, Commodore des N. J. K.
„	„	A. Müser, Vicecommodore des K. F. Y. C.

## B. Aktive Mitglieder:

## Gründer.

Nr	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
1. Rudolph von Gernet-Friedheim	Hapsal	1888	† 1912
2. Baron Wrangell-Itfer			† 1898
3. Dim. Kapitän Leopold von Scharenberg	Reval		†
4. Baron Wrede-Sitz			†
5. Graf E. Stackelberg-Isenhof			
6. Graf W. Tiesenhausen-Malla			
7. Baron Arwed Rosen			† 1903
8. Dim. Kapitän von Grünewaldt-Hasik			†
9. Baron Victor Maydell			†
10. Baron G. Meyendorff-Kegel			
11. Graf R. Stackelberg-Paggar			
12. R. von Rennenkampff-Werder			
13. R. von Gernet-Neuenhoff			
14. F. von Gernet-Kiwidepäh			†
15. F. Pabst			
16. Baron E. Ungern-Sternberg-Kertell	Dago		
17. Baron C. Ungern-Sternberg-Parmel			
18. Graf E. Ungern-Sternberg-Großenhof			†
19. Baron G. Taube-Rickholz			
20. Baron Nicolai Dellingshausen-Kattentack			
21. H. von Löwis of Menar-Sackhoff			
22. Garde-Oberst M. Andrejewski-Zitter			† 1904
23. Graf N. Stenbock-Kolk			†
24. Graf E. Ungern-Sternberg-Linden			†
25. Nicolai von Schubert-Wayküll			† 1904
26. Konsul Nicolai Koch			
27. Baron S. Francken			†
28. Baron Eduard Dellingshausen-Wattküll			

## Gewählte Mitglieder.

Nr. Nr.		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
29.	Landrat Baron Wrangell-Ruil		1889	†
30.	Baron Girard de Soucanton-Jewe			†
31.	Baron Schilling-Kook			
32.	Kapitän II R., Baron E. Stackelberg	Kronstadt		†
33.	Baron A. Stackelberg-Kassar		1899	† 1907
34.	Baron Nolcken I.	Hapsal		
35.	Leutnant Baron Nolcken II.	Kronstadt		
36.	Kapitän A. Feldhuhn, Navigationslehrer	Baltischport		
37.	O. Uhl, Agent			
38.	A. E. Schulz, Zollbeamter	Reval		
39.	Ewald Schulz, Marineleutnant	Reval		
40.	H. E. Rodionow, Zollbeamter			
41.	Edwin von Hörschelmann, Oberlehrer	Reval		
42.	Baron N. Huene-Matzal			
43.	Landrat Baron Engelhardt-Weinjerwen			
44.	Baron W. Stackelberg-Kichlefer			
45.	Baron Alexander Üxküll		1890	†
46.	F. von Lueder-Pallifer			
47.	Baron Palm-Masik			
48.	Baron C. Stackelberg, Groß-Lechtigal			
49.	Baron Etienne Girard de Soucanton	Reval		† 1910
50.	Advokat Karl Kruus	„		† 1906
51.	Leutnant Michael Pelzig	„		verzogen
52.	Rechtsanwalt John Scheel	„		Ehrenmitgl.
53.	Rechtsanwalt A. von Krohl	„		
54.	Rechtsanwalt Arthur Gabler	„		
55.	Inspektor C. Donnecker			
56.	Kaufmann Christian Luther	Reval		
57.	Kaufmann E. Johannson	„		
58.	Kaufmann E. Hartmuth	„		
59.	Kaufmann Ernst Siebert	Reval		
60.	Lehrer Friedrich Berg	„		
61.	Kaufmann Christian Rotermann sen.	„		†
62.	Kaufmann E. Günther	„	1891	

Nr. Nr.	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
63.	Kaufmann Arthur Freybusch	Reval	† 1911
64.	Kaufmann E. Neuber	„	
65.	J. Trubizin	„	
66.	Baron C. Stackelberg-Putkas		† 1912
67.	Baron Wolter Stackelberg-Hallinap		Ehrenmitgl.
68.	C. Laupmann		
69.	Dr. R. von Rennenkampff-Sastama	Reval	1891 †
70.	Dr. R. von Gernet-Kiwidepäh		
71.	G. Matwei, Kaufmann	Hapsal	
72.	H. Reinwaldt	„	
73.	Baron Alexis v. d. Pahlen-Palms	Palms	
74.	Contre-Admiral Lewitzki		
75.	Kapitän I Ranges Gerardi	Reval	
76.	Notarius R. Glöckner	„	†
77.	Ingenieur Carlos Luther	Reval	1903 †
78.	Rittmeister Baumbach		
79.	O. Baron Kaulbars		
80.	R. Bedmann		
81.	Landrat Graf Rehbinder-Uddrich		
82.	O. von Kursell-Koik		†
83.	G. von Bremen-Awandus		
84.	Kammerherr Graf Friedrich Berg-Sagnitz		
85.	Generalmajor Graf G. Berg		
86.	Rittmeister Chwoschtschinski		
87.	Graf L. Buxhöwden-Lohde		1892 †
88.	Baron Bernhard Üxküll-Fickel		
89.	E. von Baggohuffwudt-Sack		
90.	A. Berg	Hapsal	
91.	Leutnant d. Belomor. Reg. Wilhelm von Hennings	Reval	
92.	dim. Ratsherr Rudolf Hoepfener	„	
93.	Baron Georg Francken	„	
94.	Dr. med. Wilhelm Greiffenhagen	„	
95.	Rechtsanwalt C. Riesenkauff	„	†
96.	Rechtsanwalt Richard Riesenkauff	„	† 1913

Nr. Nr.	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
97. Ingenieur Otto Eggers	Reval		†
98. Leutnant d. Onega-Reg. Jakowlew	„		
99. A. Krahnberg			
100. E. Sporleder			
101. Notarius Nicolai Riesenkampf			
102. Hofrat Alexander Meyer			†
103. N. von Bremen-Ruil		1893	
104. W. von Schulmann-Udenküll			† 1908
105. Konsul Edmund Gahlnbäck	Reval		† 1901
106. Bankdirektor Georg Scheel	Reval		† 1896
107. Ingenieur F. Wiegand	„		
108. Graf J. Lüttke			
109. Leo Wilde	Reval		†
110. Erik Gahlnbäck	„		
111. Alexander Sesemann	„		
112. Apotheker Robert Scheibe	„		†
113. Dr. Reinhold Scheibe	„		†
114. Jehojada Hall			†
115. Kaufmann William Brosse	Reval		
116. Kaufmann Oscar Koch	„		
117. Zahnarzt August Witas-Rhode	„		
118. E. von Gloy			†
119. Wirkl. Staatsrat R. von Rennenkampf			
120. Jegar Grass			
121. Doctor Plotnikow	Kronstadt		
122. Martin Chr. Schmidt			
123. Oberst N. Löwendahl			
124. Baron Basil Rosen			
125. Erhard Dehio	Reval		
126. Baron P. Vietinghoff-Sommerhusen		1894	
127. Rechtsanwalt Woldemar Hoepfener	Reval		† 1905
128. Dr. Ferdinand Hoffmann	Krähnholm		
129. Ernst Taube, Verwalter	Baltischport		
130. Victor Gebauer	Reval		† 1901
131. W. Lausmann	„		

Nr. Nr.	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
132.	E. Lausmann	Reval	
133.	Theodor Grünwaldt	"	
134.	W. Reitz	"	
135.	dim. Ratsherr L. Berting	"	1895 †
136.	dim. Direktor A. Berting	"	†
137.	Kaufmann Willy Jörgensen	"	
138.	Kaufmann Meybaum	"	
139.	Kapt. O. Kalling	"	†
140.	Graf Michael Stenbock-Kolk	"	†
141.	Oberlehrer Edgar von Wahl	Reval	
142.	Oberlehrer Seywang	"	
143.	Baron Axel Fersen-Klosterhof		
144.	Graf Erik Berg		
145.	Friedensrichter Leo Xaveriewitsch Zbierzchowski	Reval	
146.	Kapitän I R. Iwan Iwanowitsch Stronski	"	1896
147.	Johannes Koch-Kawwast		†
148.	Ernst Heinrichsen, Kaufmann	Reval	
149.	Rechtsanwalt Heinrich von Sivers	"	
150.	A. Goldbach	Narwa	1907
151.	Attemann, Kapitän des Eisbrechers	Reval	
152.	Thomas Frese		
153.	Felix von Heymann	Reval	1897
154.	P. S. Paptschinski, Glied des Bezirksgerichts	Reval	
155.	R. von der Howen	"	†
156.	Edmund Baron Girard de Soucanton-Selgs	"	†
157.	Leutnant A. K. Stessel	"	
158.	Ernst Baron Ungern-Sternberg-Jess		
159.	Redakteur Axel Schmidt	Reval	1898
160.	Kaufmann Egon Koch	"	
161.	Bankdirektor Edgar Hoepfener		
162.	Konstantin Kraemer		
163.	Fürst Gregor Wolkonsky		
164.	Fürst Peter Wolkonsky		
165.	Graf Wssewolod Stenbock-Kolk		
166.	Carl Weymann	Reval	

Nr. Nr.		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
167.	Oberlehrer Arthur Plaesterer	Moskau		
168.	Alexander Meissner			
169.	Heinrich Hintze			
170.	William Girard	Reval		
171.	Alex. Kuhlmann	„		
172.	A. von Baer-Repnik			
173.	Gustav Weltz		1899	
174.	Johannes Behrens	Reval		
175.	R. Baron Rosen-Kostifer			†
176.	Rudolph Quint			†
177.	von Fock-Saggad			†
178.	Fürst Alex. Konst. Meschtscherski, Leutnant zur See			
179.	Woldemar von Rosen-Wait			†
180.	Georg von Wahl-Assick			
181.	Zahnarzt Ferdinand Witas-Rhode	Dorpat		
182.	Zahnarzt Fritz Kusmanoff	Reval		
183.	Hans von Gruenewald-Hasik			
184.	Baron Otto Magnus Stackelberg-Kiwidepäh			
185.	Julius von Hagemeister	Reval		
186.	Rechtsanwalt Georges Baron Wrangell	„		
187.	Bankdirektor Hermann Kramer			
188.	Chemiker Oskar Paulsen	Reval		
189.	Johannes Spigel	St. Petersburg		
190.	Paul Schiffer	Reval		
191.	Dr. chem. Lot			
192.	Baron Ralph Rosen	Reval		†
193.	Graf Etienne Apraxin			
194.	Hafeningenieur Alex. Valer. Silitsch	Reval	1901	
195.	Baron G. Fersen			
196.	Baron Erich Fersen			
197.	Kaufmann Hermann Taube	Reval		
198.	Kapitän W. Landberg			
199.	Buchhändler Robert Weiß	Reval		
200.	Kaufmann Richard Grünberg	„		
201.	Doktor med. H. Büttner	„		†

№№		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
202.	Professor Alf. Glehn	Moskau		
203.	Arthur Rogenhagen			
204.	Bankdirektor G. Scheel			
205.	Otto Eggers, jun.			
206.	Kaufmann Helmuth Witte			
207.	Fabrikdirektor J. Carr			† 1912
208.	Bernhard Mölder	Loksa		
209.	C. R. Cattle	Reval		
210.	Ingenieur Sewell	„		
211.	Secretär W. Gebauer		1901	† 1903
212.	Buchhändler Arthur Ströhm	Reval		
213.	Rechtsanwalt Johann Daugull	„		
214.	Ingenieur Ljubomir Hrycewicz	Reval		
215.	C. Stempel	„		
216.	Fürst Alexander Petrowitsch Wolkonsky-Fall			
217.	Carl Jürgens	Reval		
218.	Leutnant Wssewolod Nikolajewitsch Chudkow			
219.	Leutnant Wladimir Alexejewitsch Uljew			
220.	Wallace Russow			
221.	Johann Aurich	Reval		
222.	Axel Bi			
223.	Paul Pantelejewitsch Ssorokin			
224.	August Ruben		1902	
225.	Ernst Rotermann	Reval		
226.	Alexander Rosenbaum			
227.	W. Messlin	Riga		
228.	Apotheker Richard Scheibe	Reval		
229.	Fabrikant Emil Fahle	„		
230.	Bankdirektor C. Gräbner	„		
231.	R. Müller	„		†
232.	Garde-Rittmeister Nikolai Tscherkassow			
233.	Eduard Schümann	Reval		
234.	V. von Baggo-Sack			
235.	Carlos Walter	Reval		
236.	Kapitän der Grenzwahe Enquist			

№№		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
237.	Kaufmann Edwin Winter	Reval		
238.	Fritz Wiegand	Reval		
239.	Kurt Hanson	"		
240.	Kaufmann Oscar Berger	"	1903	
241.	Kaufmann Ewald von Haecks	"		
242.	Dr. Wilhelm Knüpfper	"		† 1904
243.	Ingenieur Emil Täubner	"		
244.	Baron Adolph Buxhöwden	"		
245.	Dr. William Heydenschildt	"		†
246.	Dr. Hugo Hoffmann	Reval	1903	
247.	Kaufmann Christian Rotermann jun.	"		
248.	Kapt. Woldemar Horst	"		
249.	Dr. phil Bruno v. Harpe			
250.	Oberst N. R. Truweller	Reval		
251.	Dr. Axel Kusmanoff	"		† 1908
252.	Pastor Friedrich Wieckmann	"		
253.	Prokureur J. L. Tomaschewski	"		
254.	Leutnant Arthur Schmidt	"		
255.	Oberst Nicolai Michelson	"		
256.	Ingenieur W. von Rummel	"		Ehrenmitgl.
257.	Constantin Tönnison	"		
258.	Franz Krull	"		
259.	Kurt von Kursell	"		
260.	Theodor Brosse	"		
261.	Paul Starr	"		
262.	Nicolai Laiming	"		
263.	Nicolai von Frey, Förster	Loop		
264.	Pastor Willy Grohmann	Reval	1904	
265.	W. von Voit	"		
266.	C. Döhring	"		† verzogen 1908
267.	Stadthaupt J. von Hueck	"		
268.	Nicolai von zur Mühlen	"		
269.	Roman von Nassackin	"		
270.	John Hoepfener	"		
271.	Capt. E. Breustedt	"		†

N <sup>o</sup> N <sup>o</sup>	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
272.	Baron Alexander Rosen		
273.	Cand. chem. Alexander Kentmann	Reval	
274.	Arthur von Nottbeck	"	†
275.	Nicolai Fuhl	"	
276.	Wilhelm von Kramer-Lagena		
277.	Paul Scheel	Reval	
278.	Arthur Koch	"	
279.	Eduard Pfaff	"	
280.	Berthold von Nottbeck		
281.	Carl Urbahn	Reval	1904
282.	Otto Schott, Baumeister	"	
283.	N. von Hagmann		
284.	John Starr	Reval	
285.	M. Eurich	"	†
286.	Max Spiegel	Hapsal	
287.	Ewald Eichelberg	Reval	
288.	Otto Greiffenhagen, Archivar	"	1905
289.	Woldemar Mathiesen	"	1909
290.	Graf Alexei Orlow-Dawydow		
291.	Dr. Julius Kusick	Reval	
292.	Dim. Kapt. II R. Rudolph Faehlmann	"	
293.	Baron Ernst Ungern-Sternberg-Parmel		
294.	Dr. Baron Robert Keyserlingk	"	
295.	Georg Stude, jun. Kaufmann	"	
296.	C. Florell	"	
297.	Paul von Straelborn		
298.	Axel Stockeby		
299.	Julius Kattler	Reval	
300.	Boris Moshanski	"	
301.	Martin Luther		1906
302.	A. von Frey	"	1909
303.	Leutnant Adam von Gernet		
304.	Emil Fricke	"	
305.	Sam Marlor	"	
306.	Doctor Paul Armsen	"	

Nr. Nr.		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
307.	Doctor G. von zur Mühlen	Reval	1906	
308.	Fr. Hübbe	"		
309.	Arthur Gebert	"		
310.	Arthur Jaeckel	"		
311.	Otto Tanson	"		
312.	Robert Köcher	"		
313.	Eduard von Krusenstjern	"		
314.	Hermann Sandberg	"		
315.	Hugo Heinrichsen	Reval	1907	
316.	Carl Spade	"		
317.	Paul Karpenjuk			
318.	Dr. Edgar Weiß	Reval		
319.	Erich Jacoby	"		
320.	Hellmuth von zur Mühlen	"		
321.	Christlieb Dietzel	"		
322.	Woldemar von Samson-Kuimets			
323.	Oberlehrer Friedrich Vetterlein	Moskau — Hapsal		ausg.
324.	Oberlehrer Karl Schomacker	Reval		† 1911
325.	Karl von Güldenstubbe, Mitglied des Bezirks- gerichts	"		
326.	Dr. Erwin Tomson	"		
327.	Dr. Paul Ullmann, Direktor d. Fabrik Mayer & Co.	"		
328.	Oscar Ingmann	"		
329.	Bernhard von Pezold	"		
330.	Eduard Jürgens	"		
331.	Walter von Schnell	"		
332.	Eduard Forsmann	"		
333.	Hugo Rose	"		
334.	Jacques Rosenbaum, Architekt	"		
335.	Alexander Feodorowitsch Kowenew, Zollbeamter	"	1908	
336.	E. von Dehn, Oberst	St. Petersburg, ул. Гоголя 7		
337.	Sobolew, (Offizier d. Jermak)			
338.	E. Riemer, Holzhändler	Reval		
339.	Herbert Tyson Carr	"		†
340.	V. Kusnezow	"		

N <sup>o</sup>	N <sup>e</sup>	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
341.	Woldemar Oldekop, Rechtsanwalt	Reval	1908	
342.	Baron A. Vietinghoff, Chef d. Handelshafens	„		
343.	N. de Lomatsch	„		
344.	I. Woronin, Gehilfe d. Hafenchefs	„		
345.	Ingenieur Heymann	„		
346.	„ H. Paperitz	„		
347.	A. von zur Mühlen	„		
348.	von Knorring	„		†
349.	H. Kirschstein	„		
350.	Ed. Baetge	„		
351.	R. Schröter	„		
352.	F. Fricke	„		
353.	Ferd. Baron Stackelberg-Röal			
354.	Louis Schutt	Reval		
355.	Carl Tönnison	„		
356.	B. von Schulmann			†
357.	Alexander Wladim. Poltoratzki, Oberstleutnant	Reval	1909	
358.	Oberlehrer Peter Martinson	„		
359.	Dr. Ernst Brasche	St. Petersburg		
360.	C. von Barlöwen			†
361.	Lehrer Gustav Lange	Reval		ausg.
362.	Baron G. Tiesenhausen-Kerrafer			
363.	Lehrer Christlieb Mähle	Reval		
364.	Oberlehrer Arthur Behrsing	„		
365.	Johannes Waldmann	„		
366.	Ljubomir Ossipowitsch Jugowitsch			
367.	Theodor Hirsch	„		
368.	Hans Höckel	„		
369.	Hermann Stern	Reval		
370.	Arthur Hoffmann	„		
371.	Joseph Kopf	„		
372.	Georg Sommer	„		
373.	Dr. Louis Haudelin	„		
374.	H. Hammerbeck, Direktor	„		verzog.
375.	Erich Rosenbaum			

Nr	Nr	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
376.	Schreyer, Friedensrichter	Reval	1909	
377.	Ch. Baron Pilar von Pilchau	„		
378.	Gerhard Krull, Fabrikdirektor	„		
379.	Walter Schmidt, Bautechniker	„		
380.	Alfr. Gnadeberg	„		
381.	A. von Weiß-Uchten	„		
382.	Max Schiff	„		
383.	G. Brockhausen	„		
384.	Carl Prollius	„		
385.	F. Staszewicz	„		
386.	Fr. Holm	„		
387.	W. G. Worosheikin	„		
388.	C. Rosenberg, Vicecommodore d. Rig. Y. C.	Riga		
389.	V. Veith, Commodore d. Livl. Y. C.	„		
390.	Dr. Th. Augsburg, Commodore d. Rig. Y. C.	„		
391.	Nicolai Baron Huene	} Marine-Leutnants Kronstadt		
392.	Boris Baron Huene			
393.	Richard Rank, Kaufmann	Reval		
394.	Egon Gebert	„		
395.	E. von Landesén, Ingenieur	Hapsal		
396.	Chr. Leibert			
397.	Carl Baron Maydell			
398.	Max Stillmark, Untersuchungsrichter	Reval		
399.	George Büttner	„	1910	
400.	Hugo Schwartz	„		
401.	Kapitän G. W. Brockhausen	„		
402.	Dr. G. Uhlmann	„		
403.	Dr. Franz Leihberg	Narwa		
404.	A. von Hunnius-Kay			
405.	Dr. Julius Schomacker	St. Petersburg		
406.	W. Lilienthal	Reval		
407.	C. Sonderhoff			
408.	Louis Nicot	St. Petersburg		
409.	Roman Jürgens	Reval		
410.	Alexander Strauch	„		

Nr.	Nr.	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
411.	Kapt. Commende	Reval	1910	
412.	Emil Schmidt	„		
413.	Fritz Spindler	„	1911	
414.	Guido Spiegel	Hapsal		
415.	Dr. E. Spiegel	„		
416.	Hugo Wentzel	Reval		
417.	Alex. Serg. Jewreinow, Vice-Gouverneur	„		
418.	Jürgen Brenner	„		
419.	Hartwig Hübbe	„		
420.	E. Johannson, Drogist	Hapsal		
421.	S. A. Woronin, General-Leutnant, Divisions-Chef	Reval		
422.	Lev Alex. Kazem-Bek, Direktor der Bauer- Agrar-Bank	Reval	1911	
423.	Hans Schmidt, Architekt	„		
424.	G. von Adlerberg (St. Petersburg)	Hapsal		
425.	Arthur von Kirschten-Choudleigh		1912	
426.	Olaf von Gruenewaldt-Lellefer	Hapsal		
427.	Peter von Gruenewaldt, Marineleutnant	Hapsal		
428.	Benno Frederking	Dorpat		
429.	Felix Drawing			
430.	Raoul von Malsch	Rybinsk		
431.	Ewald Hagedorn	Reval		
432.	Erwin Bernhard			
433.	G. Spring	St. Petersburg		
434.	Valentin Baron Wrede			
435.	Gustav Marquart	Reval		
436.	Alexander Rudolphowitsch Menshinski			
437.	J. Jürgensohn, Gouv. Veterinärarzt	Reval		
438.	Konst. Baron Fersen-Kegel			
439.	Stud. Hermann Wiedner	Reval		
440.	E. von Kirschten			
441.	Heinrich Jucum	Reval		
442.	Arthur Hillner	„	1913	
443.	Harald Teslon	„		
444.	Paul Zimmermann, Ingenieur			

N <sup>o</sup> .	N <sup>o</sup> .	Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
445.	Dr. Wolfgang Hunnius	Reval	1913	
446.	Ingenieur Ludwig Landmann	„		
447.	Ernst von Renteln	„		
448.	Rudolph Kühnert	„		
449.	Constantin Christiansen			
450.	Dr. G. von Krusenstjern	Hapsal		
451.	Johannes Petersen			
452.	Dr. Eduard Seegrön	Reval		
453.	Prof. Dr. Werner von Zoege-Manteuffel	Dorpat		
454.	Kurt Schmidt	Reval		
455.	Alexander Riesenkampff	„		
456.	Leutnant Erich Rosenthal	„		
457.	Leo Mey	„		
458.	Pastor Rudolph Hurt	„		
459.	Victor Matson			
460.	Siegfried Baron Engelhardt, Förster	Reval		
461.	Walter von Pezold, Rechtsanwalt	„		
462.	Kurt Witas-Rhode	„		
463.	Raoul Wächterstein			
464.	Hermann Koch	Reval		
465.	Harry Koch	„		
466.	Woldemar Bock			
467.	Erwin Armsen	Reval		
468.	Christian Christianson, Kapitän			
469.	Walter Nikolai			
470.	General-Major Eduard von Freymann			
471.	Max Serck, Redakteur			
472.	Ernst Baron Rosen			
473.	John Wenzer	Reval		
474.	A. Seeberg	„		
475.	Edgar Teslon	„		
476.	Heinrich Keller	„		
477.	Max von Arronet, Ingenieur	„		
478.	Johannes M. Kruus, Kaufmann	„		
479.	Rudolf Knüpfper, Oberlehrer	„		

Nr. Nr.		Wohnort	Eingetreten	Ausgeschieden
480.	A. von Ritter, Zahnarzt	Reval	1913	
481.	Dr. Erich Wulff	„		
482.	Nicolai Rullo	„		
483.	Ernst von Ramm			
484.	Harald Johansen	„		

## Ämterbesetzung.

### Commodore.

1888—1912. Rudolph von Gernet †  
 1912— . Fürst G. Wolkonsky-Fall.

### Vicecommodore.

1888—1890. L. von Scharenberg †  
 1890—1907. E. Baron Ungern Sternberg-Kertel.  
 1892—1894. M. Gerardi.  
 1894—1897. C. Kruus †  
 1897—1899. A. Freybusch.  
 1899—1901. J. Scheel.  
 1901—1905. A. Sesemann.  
 1905—1907. J. Scheel.  
 1907—1909. E. Gahlnbäck, W. Baron Stackelberg.  
 1909—1910. A. Sesemann, R. Faehlmann.  
 1910—1912. E. Gahlnbäck.  
 1912— . E. Fahle, J. Scheel.

### Technisches Komitee.

1888—1891. Graf Stenbock-Kolk, V. Baron Maydell, Baron Wrangell-Itfer,  
 E. Baron Ungern Sternberg-Dago-Kertel.  
 1891—1893. Baron Wrangell-Itfer, Carl Kruus, Feldhuhn.  
 1893—1895. Baron Wrangell-Itfer, C. Kruus, A. Freybusch, Baron Dellings-  
 hausen, A. Feldhuhn.

- 1895—1897. Baron Stackelberg-Putkas, N. Baron Dellingshausen, A. Freybusch, M. Pelzig.
- 1897—1899. Baron Stackelberg-Putkas, N. Baron Dellingshausen, M. Pelzig, E. von Wahl.
- 1899—1902. Baron Stackelberg-Putkas, N. Baron Dellingshausen, M. Pelzig, A. Freybusch.
- 1902—1903. N. Baron Dellingshausen, G. Baron Taube-Rickholz, M. Pelzig, E. von Wahl.
- 1903—1905. G. Baron Taube-Rickholz, O. Eggers sen., J. Scheel, E. von Wahl, O. Eggers jun.
- 1905—1907. G. Baron Taube, O. Eggers sen., E. Hoepfener, W. Girard, A. Sesemann, E. von Wahl.
- 1907—1908. A. Sesemann, W. Girard, J. Scheel, O. Eggers jun., E. von Wahl, G. Baron Taube, E. Neuber, später R. Faehlmann, M. Luther.
- 1908—1910. Gahlnbäck, W. Baron Stackelberg, E. von Wahl, O. Eggers sen., O. Eggers jun., E. Fahle, J. Scheel.
- 1910—1911. E. Fahle, O. Eggers, E. Neuber, F. Wieckmann, W. Baron Stackelberg, H. Taube, R. Faehlmann, P. Martinson, von Landes.
- 1911—1912. Taube, Faehlmann, Stackelberg, Neuber, E. von Wahl, E. Koch, Martinson, von Landes (Hapsal).
- 1912— . C. Tönnison, R. Faehlmann, W. Girard, H. Taube, Neuber, E. von Wahl, P. Martinson, W. Baron Stackelberg, von Landes.

#### Wirtschaftliches Komitee.

- 1895—1897. Graf Ungern Sternberg-Linden, Baron Stackelberg-Kassar, E. Neuber, J. Scheel.
- 1897—1900. L. Zbierzchowski, Graf Ungern Sternberg-Linden, Baron Stackelberg-Kassar.
- 1900—1902. Zbierzchowski, Neuber, Graf Ungern Sternberg-Linden.
- 1902—1904. Neuber, Matwey, Zbierzchowski, E. Gahlnbäck (Buchhalter).
- 1904—1906. C. Walter, Matwey, Zbierzchowski.
- 1906—1907. Mathiesen, Matwey, Zbierzchowski.
- 1907—1908. Mathiesen, Jaekel, A. von Nottbeck, Matwey.

- 1908—1909. Dr. Kusmanoff, E. Fahle, Matwey, E. v. Krusenstjern (Buchhalter).  
 1909—1910. Tönnison, Matwey.  
 1910—1912. Rank, Sandberg, W. Schmidt, Matwey.  
 1912— . Sandberg, Schmidt, Matwey.

#### Hafenmeister.

- 1892—1894. C. Kruus (Reval).  
 1893—1895. H. Reinwaldt (Hapsal).  
 1894—1897. A. Freybusch (Reval).  
 1897—1903. M. Pelzig (Reval).  
 1905—1906. W. Girard (Reval).  
 1906—1907. W. Meybaum (Reval).  
 1907—1909. O. Eggers jun. (Reval).  
 1909—1910. E. Fahle (Reval).  
 1910—1913. R. Faehlmann, H. Taube, (Reval), von Landesén (Hapsal).  
 1913— . Tönnison (Reval), von Landesén (Hapsal).

#### Kassierer.

- 1888—1897. G. Baron Taube-Rickholz.  
 1897—1904. W. Hoepfener.  
 1904—1908. E. Koch.  
 1908—1910. E. Fahle.  
 1910— . E. Forsmann.

#### Sekretäre.

- 1888—1897. G. Baron Taube-Rickholz.  
 1897—1899. J. Scheel.  
 1899—1890. H. von Sivers.  
 1900—1902. R. Hoepfener.  
 1902—1903. E. Daugull.  
 1903—1906. F. Kusmanoff.  
 1906—1907. E. v. Wahl.  
 1907—1910. N. Fuhl.

1910—1912. Schroeter.

1912— . E. Forsmann.

### Regatta-Kommission.

1889. N. von Schubert-Wayküll, von Gruenewaldt-Hasik, Baron Meyendorff-Kegel, Baron Arwed Rosen.
1890. A. Baron Rosen, G. Baron Taube, Baron Francken, Baron Wrangell-Itfer, Baron Stackelberg-Kichlefer, E. Hoerschelmann.
1891. N. Baron Dellingshausen - Watküll, E. Hoerschelmann, Baron Meyendorff-Kegel, C. Baron Ungern-Sternberg-Parmel.
1892. N. Baron Dellingshausen, G. Baron Meyendorff, C. Baron Ungern, M. Gerardi.
1893. N. Baron Dellingshausen, E. Hoerschelmann, G. Baron Meyendorff, C. Baron Ungern-Sternberg.
1894. N. Baron Dellingshausen, C. Kruus, E. Hoerschelmann, C. Baron Ungern-Stenberg.
1895. N. Baron Dellingshausen, Plotnikow, W. Baron Stackelberg-Hallinap, C. Baron Ungern-Sternberg.
1896. N. Baron Dellingshausen, C. Baron Ungern-Parmel, W. Baron Stackelberg-Hallinap.
- 1897—1899. N. Baron Dellingshausen, E. Sporleder, C. Baron Ungern-Parmel, W. Bar. Stackelberg-Hallinap.
1900. N. Baron Dellingshausen, Kruus, C. Baron Ungern, W. Baron Stackelberg.
1901. N. Baron Dellingshausen, E. von Wahl, C. Baron Ungern, W. Baron Stackelberg.
- 1902—1905. C. Baron Ungern, N. Baron Dellingshausen, W. Baron Stackelberg, A. Freybusch, A. Gabler, E. Sporleder.
- 1905—1907. E. Baron Ungern Sternberg, Ernst Taube, A. Witas-Rhode, H. Hoffmann, E. Sporleder, A. Freybusch.
1907. von Grünewald - Hasik, A. Freybusch, Sporleder, Witas - Rhode, B. Mölder, H. Hoffmann; F. Kusmanoff.
1908. Sporleder, Witas - Rhode, Kusmanoff, Mölder, von Gruenewaldt, H. Taube, Baron Buxhöwden, O. Schott, N. Fuhl.
1909. Dieselben, Kattler und Lomatzsch.

1910. E. Sporleder, W. Schmidt, H. Sandberg, P. Starr, A. Witas-Rhode, F. Kusmanoff, Baron Buxhöwden, K. Schomacker, Tönnison, Maehle, von Gruenewaldt, Mölder.
1911. Witas-Rhode, Schmidt, Fuhl, Jacoby, Baron Pilar von Pilchau, Schott, G. W. Brockhausen, Schomacker, Sesemann, Fahle, Ingmann, Sporleder.
1912. Dieselben, E. von Haecks und W. Horst.
1913. Dieselben (außer Fuhl) und W. Baron Stackelberg.

#### Prüfungskommission.

- 1903—1909. A. Sesemann, E. v. Wahl, W. Baron Stackelberg.
1909. E. v. Wahl, R. Faehlmann, W. Baron Stackelberg.

#### Revidenten.

- 1890—1891. v. Gernet-Neuenhof, v. Gruenewaldt-Hasik, v. Gernet-Kiwidepäh.
- 1891—1892. C. Baron Ungern-Sternberg-Parmel, C. Baron Stackelberg-Lechtigall, Graf E. Ungern-Sternberg-Linden.
- 1892—1897. Baron Huene-Matzal, von Lueder-Pallifer, C. Baron Ungern-Sternberg-Parmel.
- 1897—1902. N. Koch, J. von Krohl, O. Eggers sen.
- 1902—1903. N. Koch, A. Meybaum, O. Eggers sen.
- 1903—1904. N. Koch, Meybaum, Ströhm.
- 1904—1906. G. Scheel, Meybaum, Ströhm.
- 1906—1908. Meybaum, Ströhm, Brosse.
- 1908—1913. R. Weiss, Ströhm, Brosse.

#### Schiedsrichter.

- 1894—1900. Graf E. Stackelberg-Isenhof, Baron Wrangell-Itfer, N. von Schubert-Wayküll, C. Baron Stackelberg-Putkas, N. Koch.
- 1900—1901. Graf E. Stackelberg-Isenhof, Baron Wrangell-Itfer, N. von Schubert-Wayküll, Baron Taube-Rickholz, N. Koch.
- 1901—1902. Baron Taube-Rickholz, von Schubert-Wayküll, N. Koch, J. Scheel.
- 1902—1903. Baron Stackelberg-Putkas, N. von Schubert-Wayküll, N. Koch, J. Scheel.

- 1903—1905. Baron Stackelberg-Putkas, N. von Schubert-Wayküll, E. Baron Girard, N. Koch.
- 1905—1907. E. Baron Girard, E. Baron Dellingshausen, A. Baron Stackelberg, N. Koch.
- 1907—1908. E. Baron Girard, N. Baron Dellingshausen-Loop, N. Koch, Hoepfener.
- 1908—1909. E. Baron Girard, N. Koch, R. Hoepfener.
- 1909—1912. N. Koch, R. Hoepfener, A. Freybusch.
1913. N. Koch, R. Hoepfener, A. Freybusch, H. von Sivers, A. Gabler.

#### Im Vorstande des Baltischen Seglerverbandes.

1908. I. Scheel (Präses), W. Girard (Sekretär), R. Faehmann (Mitglied).
1909. E. Fahle (Mitglied), E. von Wahl (Substitut).
1910. E. von Wahl (Mitglied), A. Freybusch (Schiedsrichter).
1911. I. Scheel (Mitglied), E. Fahle (Substitut)
1912. E. Fahle (Präses), N. Fuhl (Sekretär), E. von Wahl (Substitut), W. Girard (Schiedsrichter).
1913. E. Fahle (Mitglied), J. Scheel (Substitut).
-

# Fahrzeug- Gedeckte

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort und Erbauungsjahr
1892	ADLA	Sloop	21'5" 6'5" — 3,8 T	Olsau Pernau 1891
1908	AELSKLING	Catboot	20'3" 1,74 =	O. Eggers 1909
1894	AJA	Kutter	36' 13' 6' 21 T	Bar. Ungern-Sternberg Kertel 1894
1890	ALIOTH	Kutter	44'2" 14'6" — 24 T	Dago 1882
1893	ALJA	Kutter	45' 13' 8' 36 T	Bleholm Helsingfors 1890
1890	ALMA	Kutter	28'3" 7'11" — 5,7	Ösel 1887
1900	ANJA	Kutter	30'2" 8'6" 5' 7,2 T	—

## Liste.

## Yachten.

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
E. Hartmuth Reval	—	Ausgeschieden
H. Rose	—	
R. von Gernet Hapsal	—	Wurde 1902 an die Grenzwache verkauft
C. Baron Ungern-Sternberg Kertell	—	Ausgeschieden
K. Baron Kaulbars	—	Später PERELOM Yacht getakelt Ausgeschieden
A. Feldhuhn Baltischport	—	Ausgeschieden
Fürst R. Meschtschersky	—	Ausgeschieden

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort und Erbauungsjahr
1890	ARDETTE	Kutter	43' 12'6" — 22 T	Åbo 1878
1900	ARIADNE	Jawl	39'6" 8'7" 8' 21,4 T	England 1880
1898	ATALA I	Sloop	16'4" 6'4" 3'1" 2,4 T	Alfthan Helsingfors 1891
1902	ATALA II	Sloop	6,95 2,00 4'	England 1900
1907	ATALA III	Sloop	9,60 2,20 5'	O. Eggers, jun. Reval 1907
1908	AULI	Ketsch	9,44 2,86 1,38	O. Eggers 1908
1911	AVANTI	Sloop	13,78 2,80 1,60	O. Eggers
1909	BARDE	Sloop	10,01 2,39 1,51	Aug. Westin Åbo

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
R. von Gernet Hapsal	—	Ausgeschieden
E. Baron Girard de Soucanton	—	Ausgeschieden
O. Eggers Reval	—	Ging nach Hamburg
Otto Eggers, jun.	5,25 S. L.	ex MARION ( E. Taube) Später WATAWAH (G. v. Wahl)
Otto Eggers, jun.	7,35 S. L.	Ging nach Arensburg an Dr. Paldrock
E. von Wahl	—	—
Th. Brosse	Loyds R 8 M.	Verkauft an v. Adlerberg St. Petersburg
Dr. E. von Rennenkampff	Americ. 6 M.	—

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort und Erbauungsjahr
1907	BLENDÄ	Kutter	17,86 3,90 8'	Berto Stockholm 1896
1891	BOJARISCHNJA	Kutter	30'5" 8'4" — 8 T	St. Petersburg 1885
1893	BÜREWESTNIK	Sloop	23' 6'6" — 7,4 T	G. Esch St. Petersburg 1892
1910	CARAMBA	Ketsch	9,16 3,20 0,86	O. Eggers Gebaut Oesel
1902	COLLEEN	Kutter	11,31 2,01 1,85	W. Fife, jun. 1893
1891	DAGMARA	Kutter	24' 8'6" — 6,8 T	Wakrem Oesel 1892
1891	DARLING	Kutter	19'3" 7'8" — 4,9 T	G. Heidtmann Hamburg 1890
1900	DELPHIN	Kutter	25'6" 7'4" 3'6" 5 T	Kips Ösel 1893

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
E. Rotermann	13,10	Bis 1912 (zerschlagen) Hilfsmotor
M. Gerardi Reval	—	Ausgeschieden
R. von Rennenkampff St. Petersburg	—	Ausgeschieden
von Samson	—	—
Sewell	7,65 S. L.	Jetzt Livl. Y. C.
Laupmann Reval	—	Später Jastreb
A. Freybusch-Reval E. Neuber E. Günther	6,40 S. L.	Später Neuber & Fuhl, dann Kowenew gehörig nach Petersburg verkauft
A. Plaesterer Moskau	—	Zerschlagen

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort, und Erbauungsjahr
1909	DENEK	Sloop	9,43 2,305 1,58	Smoll St. Petersburger Fluß Y. C.
1909	DOT	Sloop	11,28 2,54 1,58	O. Eggers 1899
1899	ELECTRA	Kutter	8,75 2,95 1,09	Ungern Sternberg
1910	ELISABETH	Sloop	9,— 2,65 1,20	O. Eggers
1900	ELLIDA	Sloop	19'3" 6'6" 4' 8'8" T	Esch St. Petersburg
1907	ELSE II	Sloop	9'17 2'07 6'6	Sibbik Cowes 1892
1910	ESPERANZA	—	—	—
1908	ERSTELLA	Kutter	11,73 2,44 7'	H-fors 1893
1900	FAVORIT	Sloop	21'8" 7' 3' 3,6 T	Hangö

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
Dr. Ernst Brasche	—	Nach Petersburg verkauft
E. Koch	8 M.	Jetzt NATALIZA im Revaler Y. C. Jürgenson gehörig
Chr. Luther	7,60 S. L.	Ex KIT (Graf Berg)
Spiegel	—	—
J. Scheel	6,15 S. L.	Später an Kirschstein Dann als LITTLE FLY Eurich gehörig Von ihm dem Club geschenkt
W. Matthiesen	7,95	Ex HOOPOO, ex GRILLE (Capt. Faehlmann) Dann wieder HOOPOO (Oberlehrer Martinson) Jetzt Herrn W. Grohmann gehörig
—	—	sieh JASTREB
E. Gahlnbäck	8,25 S. L.	Später E. v. Krusenstjern gehörig Dann nach Riga verkauft
A. Kranberg	—	Verkauft

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort und Erbauungsjahr
1902	FAVORIT	Sloop	28' 3'6" 6	Finnland 1884
1895	FELICIA	Sloop	18'6" 6'5" 3' 2,7 T	Dänemark 1884
1907	FRECHDACHS	Sloop	9,95 2,25 5'	H-fors 1904
1895	FREYA	Sloop	19' 7' 3,6" 3 T	Bleholm
1903	FRITHJOF	Sloop	8,81 2,39 — —	Nömmik Kielkond 1903
1895	GAGARA	Kutter	20' 7' 3' 3,2 T	Ösel Wakrem
—	GRETCHEN	Sloop	—	—
1912	GRISLAN	Sloop	—	—
1906	GRILLE	Sloop	—	—
1910	GUDRUN	Sloop	8,54 2,25 1,30	O. Eggers Reval

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
Behrens, Schümann, Schiffer	6,68	Dann v. Haecks, H. v. Sivers, v. Hagemeister, dann E. v. Haecks u. E. Fahle, dann E. v. E. von Wahl. 1906 zerschlagen
E. von Wahl	—	Verkauft 1902
E. Fricke	8,10	Jetzt im Revaler Y. C. als NATALY
R. Hoepfener	6,10	Dann Moshanski gehörig Jetzt verkauft
H. Taube	7,08	Verkauft nach Arensburg
Graf Stenbock Kolk	—	Später Laupmann
Hartwig Hübbe	—	Sieh HELMI
Oberlehrer P. Martinson	S. K. 45 M <sup>2</sup>	—
—	—	Sieh ELSE
Dr. F. Leihberg	—	—

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort und Erbauungsjahr
1907	HANSA	Sloop	12,67 3,00 6'6"	Fife Helsingfors
1906	HELMI	—	—	—
—	HEUREKA	—	—	—
—	HEXCHEN	—	—	—
1907	HIAWATHA	Sloop	12,30 3,25 4'6"	B. Crowningschild Wiborg
—	HOOPOO	—	—	—
—	IRENE	Sloop	10,59 2,88 —	—
1893	IRENE	Sloop	18' 5' — 2,7 T	Fl. Yacht-Club St. Petersburg 1891
1898	JASTREB	Kutter	24' 8'6" 3'6" 6'8 T	Ösel Wakrem 1892
1895	KILKA	Sloop	18' 6, 3' 2,7 T	Wegelius Helsingfors 1890
1891	KREISSER	Kutter	40' 10'3" — 29 T	Hartmann St. Petersburg (W. Stahl's Zeichnung) 1890

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
E. Gahlnbäck	10,05 S. L.	ex SANPRIEL Jetzt Ingmann gehörig
Riemer	—	Sieh TUTTI
W. von Samson-Kuimets	—	—
von Kirsten	Americ. 7 M	ex — LADY CHOODLEIGH
A. Sesemann	9, 8 S. L.	Verkauft
Oberlehrer Martinson	—	Sieh ELSE II
Joh. Behrens Schiffer und Schiff	—	Verkauft
J. Krohl und Kruus Reval	5,70 S. L.	Später William Girard gehörig Verkauft
G. Baron Francken Reval	7,45 S. L.	ex DAGMARA Später 1911 ESPERANGA 1913 versenkt
E. Schultz Reval	—	ex — LYDIA (Scheel) Später MAJUBA (G. von Wahl- Assick)
A. Chwoschtschinski St. Petersburg	—	—

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Deplacement	Konstrukteur, Ort, und Erbauungsjahr
1903	LADY	Kutter	13,57 3,20 — —	—
1892	LADY CHOUDLEIGH	—	—	—
1901	LAILA	Sloop	9,35 2,38 — —	Finnland
1912	LI	—	—	—
—	LITTLE FLY	—	—	—
1898	MARGARITA	Kutter	33' 12 T 6' 12 —	Kasperwiek
1907	MAJUBA	Sloop	—	Wegelius Helsingfors 1890
1891	MIDERADO	Sloop	21'5" 6'5" — 3'8 T	Olson Pernau 1891
1907	MÖWE	Sloop	8,70 3,14 5'6"	Frey Monkwiek 1904
1901	NAN	Kutter	13,18 2,16 — —	—
1903	NANCY	Sloop	7,93 2,38 — —	Finnland

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
B. Mölder	10,93	Ausgeschieden
von Kirsten	—	Sieh HEXCHEN
G. Baron Francken	7,30 S. L.	Verkauft an die Grenzwache
E. S. Y. C.	—	Sieh WARJÄG
E. S. Y. C.	—	Sieh ELLIDA
N. Baron Dellingshausen Kasperwiek	—	Ausgeschieden
G. von Wahl	—	ex KILKA, ex LYDIA
E. Hartmuth Reval	—	Ausgeschieden
Dr. W. Greiffenhagen	7,85 S. L.	Hilfsmotor
Messlin	8,95 „	Rigaer Yacht im Arensburger Y. C. registriert
O. Berger & Behrens	6,78 „	Verkauft

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort, und Erbauungsjahr
1908	NIRWANA	Yawl	15,00 4,00 2,20	O. Eggers jun. 1908
1909	ÖDLA	Sloop	8,48 2,20 1,37	O. Eggers 1909
1907	OIHONNA	Kutter	15,30 2,32	Bleholm Helsingfors 1889
1902	OXANA	Sloop	7,25 2,03 — —	—
1898	PERKUN	Kutter	15,20 3,20 6'	M. Oertz
1891	PIRAT	Kutter	21'8" 7'2" — 3,4 T	Rammosaar 1889
1892	PTITSCHKA	Kutter	33,4" 9' — 14,2 T	Wesserberg Kronstadt 1885
1902	SEKRET	Kutter	7,94 2,40 — —	M. Pelzig Estland 1912
1898	SOPHIA	Kutter	41' 12' 6'6" 21 T	Bleholm Helsingfors

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
E. Hoepfener	—	Jetzt Riemer gehörig
Dr. H. Hoffmann	7,25 S. L.	—
W. Girard	—	Zerschlagen
Ssorokin	5,47 S. L.	Später ELSE I (Mathiesen) Verkauft
Graf O. Berg	10,50 S. L.	vorher Graf Fr. Berg
W. Baron Stackelberg Hallinap	—	Ausgeschieden
M. Gerardi Reval	—	Ausgeschieden
M. Pelzig und E. Siebert	6,50 S. L.	Verkauft
W. Graf Stenbock Kolk	11,65 S. L.	Dann W. Baron Stackelberg gehörig Ketsch umgetakelt 1909

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort, und Erbauungsjahr
1908	STEADY	Sloop	13,24 3,21 1,46	O. Eggers jun. 1908
1907	STELLA	Kutter	5'	Frey Loksa 1905
1908	STORM	Kutter	11,85 4,36 2,12	T. Jensen Norwegen
1907	SYBARITA	Kutter	10,50 2,41	Åbo 1894
1908	TACHEIA	Ketsch	8,10 2,54 1,00	O. Eggers
1910	TAIFUN	Ketsch	20,05 5,45 2,27	J. Jacobson Kiel
1908	THALASSA	Sloop	—	—
1906	TUTTI I	Sloop	10,85 2,32 —	Heidtmann Hamburg 1906
1908	TUTTI II	Sloop	13,24 2,80 2,00	O. Eggers 1908
—	TUTTI III	Sloop	—	—

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
J. Scheel	—	—
B. Mölder	—	—
E. von Dehn	—	Hilfsmotor
E. Hoepfener	7,70 S. L.	nach Riga verkauft (Gross)
Kentmann und Wiekmann	—	—
E. Gahnbäck	—	ex CARLOTTA Auxiliar-Yacht mit Motor
Schröter und Plaesterer	—	Sieh TUTTI II
E. Fahle	7,7. S. L.	Später HELMI (Riemer) Dann GRETCHEN (H. Hübbe) Jetzt Revaler Y. C.
E. Fahle	Lloyds R 9 M.	Jetzt THALASSA (Schröter)
E. Fahle	S. K. 55 M <sup>2</sup>	—

Seit wann im Club	N A M E	Takelage	Länge, Breite, Tiefgang und Displacement	Konstrukteur, Ort, und Erbauungsjahr
1891	URIAN	Kutter	33' 10'8" — 15,4 T	Dago 1891
1907	VEGA	Sloop	10,00 2,40 5'6	Frei Loop 1906
1893	WARJÄG	Kutter	21'3" 9' 4' 5,8 T	W. Stahl St. Petersburg Fluß-Yacht-Club
—	WATAWAH	—	—	—
1908	YSEULT I	Kutter	16,51 3,40 2,08	W. Fife & Sohn
—	YSEULT II	—	11,35 2,25 1,73	O. Eggers Reval 1912
—	YULLANAR	—	—	—

E i g n e r	Klassifikation und Rennwert	B e m e r k u n g e n
Baron C. Stakelberg Putkas	—	Ausgeschieden
N. von Frei R. v. Frei und A. Mickwitz	9,77 S. L.	Jetzt N. Baron Dellingshausen gehörig
W. Reitz-Reval	6,85 S. L.	Dann LI (A. Sesemann) Dann YULLANAR (E. von Wahl) Wieder LI (E. S. Y. C.) Jetzt wieder Warjäg (Oberst Poltoratzki)
G. von Wahl Assik	—	Sieh Atala II
Faehlmann	11,60 S. L.	Zerschlagen
R. Faehlmann	S. K. 55 M 2	—
E. von Wahl	—	Sieh Warjäg

Offene

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	Besitzer	Bemerkungen
1900	ADI	Kielboot Kutter	—	von Heymann Hapsal	
1894	AEGIR	Kielboot Sloop	18'	F. Frese	
1890	AEOL	Kielboot Lugger 2 Masten	19'	A. Gabler	
1890	ALBATROS	Kielboot Jawl	22'	Baron G. Meyendorff Kegel	
1893	ALLA	Sloop	18'6"	A. Kranberg	
1907	ALLEGRO	Kiel Kutter	23'	Dr. F. Hoffmann Kränholm	
1890	ALLERT	Sloop	18'	Dr. Hoffmann, Narwa	ex JERSCH (Rodionow)
1890	ANNA	Schwertboot Balance- Lugger	15	Baron A. Rosen Kegel	
1907	ANNALIESE	Kielboot Spritsegel	—	A. Witas-Rhode	
1890	ATLANTIC	Kielboot Spritsegel 1 Mast	16'	Baron E. Dellingshausen Wöso	
1890	BAI-BAI	Kielboot Schoner	28'5"	Fürst P. Wolkonsky Fall	

## Boote.

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	Besitzer	Bemerkungen
1912	BEE	Schwertboot Sloop	60,0	G. Marquart	
1894	HL. BRIGITTA	Schwertboot Jawl Lugger	26'	N. Koch	
—	BRITA	Sloop	22'6"	Baron G. Francken	
1890	CONSOLATION	—	25'	Graf W. Tiesenhausen Malla	
1895	DAISY	Cat	16'	E. Taube	
1909	DALL	Schwertboot	25'5"	Waldmann	
1891	EDITH	Kielboot Sloop	18'	H. Reinwaldt Hapsal	
1894	EDITH	Kielboot Sloop	23'	E. S. Y. C.	Geschenk des Herrn Siebert an E. S.-Y.-C. Ausgeschieden
1890	EKA	Kielboot Spritsegel 1 Mast	16'2"	W. von Rennenkampff Sastama	
1890	ELITA	Kielboot	25'	Baron G. Taube Rickholz	
1908	ELSA	Schwertboot Lugger	6,00	F. Schröter	
1898	FANDANGA	Schwertboot Lugger	8,88	W. von Samson Kuimets	

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	Besitzer	Bemerkungen
1890	FARWÄL	Kielboot Kutter	20'	Baron V. Maydel Seehof	
1895	FELICA	Kielboot Sloop	18'10''	E. Taube	Jetzt E. Heinrichsen gehörig
1908	FRAM	Wulstkieler Sloop	9,85	C. Tönningsson	Jetzt Ingenieur Holm gehörig
—	GAVIOTA	—	12'	Baron Ungern-Sternberg Kertel	
1890	GRETA	Kielboot Kutter	31'	Bar. E. Ungern-Sternberg Kertel	
1908	GRETHE I.	Schwertboot Sloop	6,00	H. Taube	
—	GRETHE II.	Schwertboot Sloop	7,00	H. Taube	
1909	HALLOH	Schwertboot Lugger	5,10	H. Sandberg	
1893	HARRIET	—	—	Baron C. Stackelberg Hapsal	
1890	HELLA	Kutter	21'	O. Uhl Baltischport	
1890	JERSCH	Kutter	18	A. Rodionow	Sieh ALLERT
—	JOA	Kutter	8'90	Fürst Wolkonsky Fall	
1909	IRIS	Schwertboot	6,00	A. von Baer	

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	Besitzer	Bemerkungen
1893	KÄTCHEN	Kielboot Lugger 2 Masten	24'9"	Baron E. Girard de Soucanton Reval	
1890	KALBASNIK	Whalboot	28	Baron P. Wrede-Masik	
1890	KAMBOLA	—	21'5"	M. Pelzig	
1898	KARIN	Sloop	22,6"	Graf M. Stenbock	
1890	LA SUEGRA	Kutter	23'8"	Baron P. Wrede- Sitz-Masik	
1898	LAST	Spritboot	25'	C. Baron Stackelberg Putkas	
1907	LIBERTY	Schwertboot Lugger	—	E. Koch	Jetzt Herrn Forsmann gehörig
1907	LIEBELEI	Flossenkieler Sloop	6'06	M. Luther	Später Ingmann, jetzt Lilienthal gehörig
1890	LIMOSA	Schwertboot Kutter	17'	R. von Gernet Hapsal	
1909	LISEL	Schwertboot Lugger	5,10	A. Hoffmann	
1900	LJUBA	Kiel Ketsch	—	I. Spiegel	
1898	LUNA	Kielboot Sloop	13'2"	C. Weymann	
1891	LYDIA	—	20'	J. Scheel	Wurde später ge- deckt, mit Kajüte versehen, sieh unter KILKA
1890	MALICE	Kielboot Lugger 1 Mast	17'5"	W. von Rennenkampff- Werder	

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	Besitzer	Bemerkungen
1912	MÄDY	Kielboot Sloop	34'12"	B. Frederking	
1890	META	Schwertboot Sloop	15'	R. von Gernet Neuenhof	
1910	METSCHTA	Kielboot	22'	Ch. Maehle	
1890	MILIZA	Schwertboot Balance Lugger mit Vorsegel	16'5"	Baron E. Ungern-Sternberg Kertell	
1890	MISS MARY	Kielboot	22'	Bar. E. Ungern-Sternberg Kertell	
1890	MISS NORAH	Schwertboot Balance- Lugger	15'2"	Baron E. Ungern-Sternberg Kertell	
1890	MÖWE	—	18'	J. Scheel	Wurde vom Sturm zerschlagen
1890	NIXE	Kielboot Gaffel- Schoner	22'2"	Chr. Luther	
1892	NORA	Spritsegel 1 Mast	16'	E. Sporleder	
1891	NORWESHEZ	Kielboot Spritsegel 1 Mast	18'	G. Matwey Hapsal	
1890	ODIN	Kielboot Spritsegel 1 Mast	22'5"	F. von Gernet Kiwidepäh	
1892	ONESHEZ	Kielboot Lugger 2 Masten	23'6"	M. Pelzig	

Seit wann im Club	Name der Yacht	Typ und Takelage	Länge	B e s i t z e r	Bemerkungen
1891	PIRAT	Kielboot Sloop	18'1"	R. Bedmann	Später Witas-Rhode gehörig
1890	PRINCESS MAUD	Kielboot Kutter	22'2"	Bar. E. Ungern-Sternberg Kertell	
1908	SEESTERN	Schwertboot Lugger	7,08	Dr. E. Weiss	
1898	SELINA	Kielboot Kutter	36'	Fürst Wolkonsky Fall	
1890	STURMVOGEL	Kielboot Spritsegel 2 Masten	22'	Baron N. Dellingshausen Kasperwiek	
1907	SVALA	Wulstkieler Sloop	6,00	E. Jakoby	
1891	SVEA	Kielboot Kutter	20'	J. Siebert	
1900	SWALLOW	Spritboot	21'	Bar. E. Ungern-Sternberg Dago-Kertell	
1900	TIRE-LIRE	Schwertboot	16'	Bar. E. Girard de Sou- canton-Selgs	
1890	TRIUMPH	Kielboot Spritsegel 1 Mast	20'	Graf E. Stackelberg- Isenhof	
1890	UTECHA	Kielboot Lugger 2 Masten	20'	M. Andrejewski Zitter	
1907	WIKING	Kielboot 2 Masten Spritsegel	25'	F. Wieckmann	

## Dampfer und Motorfahrzeuge.

Seit wann im Club	N a m e	Erbaut	Länge	Maschine	Eigner	Bemerkungen
1912	DIDO	Eggers	23'	Motor	Capt. Brockhausen	
1912	DIRECTOR	Eggers	45'	Dan	K. E. S. Y. C.	
1909	MIMOSA	—	25'	5 Hp. Motor	Jagowitsch	
1912	PHOCA	Eggers	23'	Motor	E. v. Krusenstjern	
1910	TALLINA	Sonders	42'	Motor	Graf Orlow-Dawydow	
1911	TURUCHTAN	Beckholm	—	Motor ?	Mölder	
1910	VIECHERL	Eggers	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> '	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Ferro	Eggers	
1893	WLADIMIR	Petersburg	45'	Dampfer 10 Hp.	A. W. Reitz	verkauft

## Eisyachten.

Seit wann im Club	N a m e	Erbaut	Segelareal	Eigner
1910	IGI	E. v. Landesén	125 □'	E. v. Landesén
1889	KOTIK	Kertel	?	Baron Ungern-Kertel
1909	RED LANCER	Eggers	60 □ m.	E. Gahlnbäck
1909	SOKOL	E. v. Landesén	180 □'	B. Moshanski
1909	SPICA	E. v. Landesén	230 □'	E. v. Landesén
	WIFE	Kertel	?	Baron Ungern-Kertel