

УДК 797.14.062:061(476)(091)«19»

ГОРОДСКОЙ ДОСУГ: ЯХТ-КЛУБЫ В СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ БЕЛОРУССКИХ ГУБЕРНИЙ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

С. И. БУСЬКО¹⁾

¹⁾Белорусский государственный университет физической культуры,
пр. Победителей, 105, 220020, г. Минск, Беларусь

Изучается история яхт-клубов на территории Беларуси на рубеже XIX–XX вв. Исследуются условия их возникновения, основные уставные документы, ключевые направления деятельности, изменение социального состава и место яхт-клубов в структуре городского досуга на протяжении 1895–1915 гг. Также рассмотрены попытки создания яхт-клубов, не реализованные по объективным причинам, однако отражающие социальный запрос горожан. Уделено внимание трансформации этих общественных организаций из узкопрофильных элитарных клубов в центры культурной и спортивной жизни в белорусском городе.

Ключевые слова: досуг; яхт-клуб; общественная организация; парусный спорт; физическая культура.

ГАРАДСКІ ВОЛЬНЫ ЧАС: ЯХТ-КЛУБЫ Ў САЦЫЯЛЬНА-КУЛЬТУРНАЙ ПРАСТОРЫ БЕЛАРУСКІХ ГУБЕРНІЯЎ У КАНЦЫ XIX – ПАЧАТКУ XX ст.

С. І. БУСЬКО^{1*}

^{1*}Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт фізічнай культуры,
пр. Пераможцаў, 105, 220020, г. Мінск, Беларусь

Вывучаецца гісторыя яхт-клубаў на тэрыторыі Беларусі на рубяжы XIX–XX стст. Даследуюцца ўмовы іх узнікнення, асноўныя статутныя дакументы, ключавыя напрамкі дзейнасці, змена сацыяльнага складу і месца яхт-клубаў у структуры гарадскога вольнага часу на працягу 1895–1915 гг. Таксама разглядаюцца спробы стварэння яхт-клубаў, не рэалізаваныя па аб'ектыўных прычынах, якія, аднак, адлюстроўвалі сацыяльны запатрабаванне гараджан. Звяртаецца ўвага на трансфармацыю гэтых грамадскіх арганізацый ад вузкапрофільных элітарных клубаў да цэнтраў культурнага і спартыўнага жыцця ў беларускім горадзе.

Ключавыя словы: вольны час; яхт-клуб; грамадская арганізацыя; парусны спорт; фізічная культура.

Образец цитирования:

Бусько СИ. Городской досуг: яхт-клубы в социально-культурном пространстве белорусских губерний в конце XIX – начале XX в. *Журнал Белорусского государственного университета. История.* 2022;1:19–27.
<https://doi.org/10.33581/2520-6338-2022-1-19-27>

For citation:

Busko SI. Urban leisure: yacht clubs in the social and cultural space of Belarusian provinces in the late 19th – early 20th century. *Journal of the Belarusian State University. History.* 2022;1:19–27. Russian.
<https://doi.org/10.33581/2520-6338-2022-1-19-27>

Автор:

Сергей Иванович Бусько – кандидат исторических наук; доцент кафедры философии и истории спортивно-педагогического факультета спортивных игр и единоборств.

Author:

Siarhei I. Busko, PhD (history); associate professor at the department of philosophy and history, faculty of sports and martial arts.
buskosiarhei@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-6627-2381>

URBAN LEISURE: YACHT CLUBS IN THE SOCIAL AND CULTURAL SPACE OF BELARUSIAN PROVINCES IN THE LATE 19th – EARLY 20th CENTURY

S. I. BUSKO^a

^a*Belarusian State University of Physical Culture, 105 Pieramožcaŭ Avenue, Minsk 220020, Belarus*

The article is devoted to the history of yacht clubs on the territory of Belarus at the turn of the 19th – 20th centuries. The author examines the conditions for their emergence, the main statutory documents, key areas of activity, changes in the social composition and place in the structure of urban leisure during 1895–1915. The article also presents attempts to create yacht clubs, reflecting the social demand of the urban population, but not implemented for objective reasons. Attention is paid to the transformation of these public organisations from narrow-profile elite clubs to the centres of cultural and sports life in the Belarusian city.

Keywords: leisure; yacht club; public organisation; sailing; physical culture.

Введение

История яхтенного спорта в Российской империи началась во время правления императора Николая I. В Санкт-Петербурге в 1846 г. был утвержден первый яхт-клуб, получивший статус императорского. Под влиянием иностранных (в первую очередь французских и британских) предпринимателей, инженеров, технических специалистов в 1867 г. открылся Московский речной яхт-клуб¹. По мере трансформации российского общества стремление к созданию яхт-клубов в 1880-х гг. достигло крупных промышленных и портовых городов империи: Одессы, Риги, Севастополя, Ревеля, Воронежа. В начале XX в. мода на яхт-клубы пришла в губернские города с крупными реками.

В дореволюционный период история становления яхт-клубов активно освещалась на страницах спортивных журналов общего профиля («Спорт», «Спортивное обозрение») и в тематической периодике («Яхта», «Рулевой», «Разведчик»). Важными источниками по данному вопросу стали издания, посвященные юбилеям старейших яхт-клубов². В советской историографии рассматриваемая тематика активно не изучалась, подчеркивался лишь привилегированный статус этих организаций и их недоступность для массового потребителя. С кон-

ца 1980-х гг. в научный оборот включались сотни архивных документов, появились работы по истории большинства яхт-клубов Российской империи. Первый блок таких трудов представлен исследованиями по конкретным организациям в Одессе³, Санкт-Петербурге⁴, Казани⁵, Воронеже⁶, Перми⁷ и др. В 2021 г. С. Копылов успешно защитил кандидатскую диссертацию по истории Эстляндского императорского яхт-клуба⁸. Второй блок современных исследований посвящен истории дореволюционного спорта или городскому быту этого периода: с использованием большой выборки архивных материалов и периодики написаны работы А. Баталова [1], С. Борисова [2], А. Суника [3], И. Хмельницкой [4]. В 2005 г. под редакцией А. Баталова вышло издание «Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов», где описана история этих организаций в 20 губерниях дореволюционной России⁹. Несмотря на наличие трех зарегистрированных яхт-клубов белорусские губернии в этот справочник не попали. С одной стороны, это объясняется отсутствием общей федерации парусного спорта до 1912 г., с другой – пассивностью местных организаций.

Цель данной статьи – описать историю яхт-клубов в белорусских губерниях как спортивных

¹Чердиченко С. Яхт-клубы в Российской империи // *Yachting*. 2003. № 4(7). С. 14.

²Домбровский Н. В. Киевский яхт-клуб. Первое десятилетие. 1887–1897. Очерк. Киев, 1897. 45 с. ; Памятная книжка Эстляндского императорского яхт-клуба за 1898 г. Ревель, 1898. 29 с.

³Вербицкий В. А., Шуст О. Н., Дзюбан О. В. История развития водных видов спорта в образовательных учреждениях одесского учебного округа (конец XIX – начало XX ст.) // *Web of Scholar*. 2018. Vol. 3, No. 7(25). P. 53–58.

⁴Долбнин В. Г. Развитие яхт-клубовского движения в Санкт-Петербурге // *Изв. Рос. гос. пед. ун-та им. А. И. Герцена*. 2010. № 124. С. 30–38.

⁵Федотова О. К 100-летию со дня открытия Казанского яхт-клуба // *Эхо веков*. 2013. № 1/2. С. 301–303.

⁶Коробчук А. Воронежский яхт-клуб до 1917 г. // *Вестн. Воронеж. гос. аграр. ун-та. Соц.-экон. и обществ. науки*. 2015. № 1(44). С. 120–126.

⁷Александрова Д. И. Пермский речной яхт-клуб как центр спортивной жизни города в начале XX в. // *Вестн. науч. ассоц. студентов и аспирантов ист. фак. Перм. гос. гуманитар.-пед. ун-та*. 2019. № 1. С. 147–152.

⁸Копылов С. Н. Организация и деятельность Эстляндского императорского яхт-клуба (1888–1917 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 5.6.1. Тамбов, 2021. 24 с.

⁹Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов / под ред. А. Баталова. М., 2005. С. 9.

организаций и как центров досуга в городском пространстве. При этом обязательными задачами являются рассмотрение этих общественных организаций на разных исторических этапах, фиксация

качественных изменений в интересах городского населения сквозь призму внимания к спорту и яхт-клубам. Кроме того, изучены неудачные попытки создания яхт-клубов в белорусских губерниях.

Методы исследования

Методологической основой статьи являются диалектические принципы объективности, конкретности, всесторонности и историзма, а также универсальные методы познания (анализ и синтез, абстрагирование, обобщение, дедукция и индукция). Кроме того, в ходе исследования использовались специально-исторические методы. Обращение к историко-генетическому методу позволило рассмотреть изменения функционирования яхт-клубов

в процессе их исторического развития (особенности возникновения, становления, смены интересов, трансформация основных положений в программных документах). Выявление специфики социального состава, финансирования, целей и задач деятельности белорусских яхт-клубов в различные периоды их существования стало возможным при использовании методов сравнения и аналогии, а также структурного и системного методов.

Основная часть

Витебск в первой половине 1890-х гг. являлся одним из лидирующих по развитию спорта и физической культуры белорусских городов (сравниться с ним могли лишь Минск и Двинск). Тенденция активной регистрации яхт-клубов, отмечавшаяся в городах на побережье Балтийского моря, в это время достигла и Витебска. Уже 30 апреля 1895 г. товарищем министра внутренних дел Н. И. Шебеко был подписан Устав Витебского речного яхт-клуба. Цель организации совпадала с обозначенными в уставах Эстляндского, Рижского и других клубов (учитывалось их расположение на реке): «...цель – дать своим членам возможность упражняться в плавании на всякого рода речных судах, гребных и парусных... на реке Западная Двина»¹⁰.

Наравне с этим перед членами яхт-клуба была поставлена задача популяризировать в обществе гимнастические упражнения, катание на коньках и велосипедах, фехтование, стрельбу. В примечании к этому пункту устава было указано, что в случае появления в губернии отдела Общества спасения на водах яхт-клуб берет на себя обязанность выделять часть средств на его содержание и предоставлять ему свою инфраструктуру и корабли. Единовременный взнос для действительных членов клуба составлял 20 руб., ежегодный – 15 руб.¹¹ Управление Витебским речным яхт-клубом осуществлял комитет, состоящий из командора, вице-командора и восьми членов (избираемых на два года). В целом устав носил традиционный консервативный характер: как и в большинстве аналогичных документов 1890-х гг., в нем детально прописывались условия членства, правила поведения гостей (в том числе подробная процедура удаления из помещения яхт-клуба в случае на-

рушения устава), маркировка карточных колод для игр, отдельное кресло для представителя полиции на каждом спектакле или представлении. В уставах 1910-х гг. все эти элементы отсутствуют, расширение социальной базы сделало такие детали лишними. Репутация яхт-клубов в обществе была противоречивой, у старшего поколения они считались местом разврата, азартных игр и алкоголя. Один из младших представителей дома Романовых, великий князь Гавриил Константинович, записал в своих воспоминаниях в начале XX в.: «Я был страшно рад вступить в яхт-клуб, но не смел сказать о том, что я сделал это, ни отцу, ни дяденьке, потому что оба они были противниками клубов, а на яхт-клуб смотрели как на рассадник сплетен и интриг, что, конечно, было правдой»¹². Уставы яхт-клубов не содержали деталей «водной» части деятельности. С середины XIX в. их корабли приравнялись к военным судам и наделялись правом несения в плавании Андреевского флага, что приводило к необходимости подчиняться Таможенному и Морскому уставам Российской империи, регулировавшим правила движения на воде, действия членов экипажа во время плавания, и определяло символику яхт-клубов.

По своей организации Витебский речной яхт-клуб на момент создания был ближе к классическим дворянским благородным собраниям, хотя сословных ограничений в его уставе не было. Такой узкий взгляд на яхт-клуб, как на развлечение иностранцев и состоятельных жителей крупных городов, в 1904 г. фиксирует словарь Ф. Брокгауза и И. Ефрона¹³. В отличие от более поздних (после 1906 г.) типовых уставов яхт-клубов в Мозыре и Гродно в рассматриваемом документе есть интересный § 33 о бесплатном

¹⁰Устав Витебского речного яхт-клуба. Витебск, 1895. С. 3.

¹¹Там же. С. 7.

¹²Великий князь Гавриил Константинович. В мраморном дворце. Воспоминания. М., 2005. С. 139.

¹³Ловягин Р. М. Яхт-клуб // Брокгауз Ф., Ефрон И. Энциклопедический словарь. СПб., 1904. Т. XLI. С. 855.

посещении членами других яхт-клубов и гребных обществ, а также морскими офицерами¹⁴. В начале XX в. руководство городского военного собрания и правление яхт-клуба договорились о взаимном бесплатном посещении своих мероприятий. Крайне важной для Витебского речного яхт-клуба была символика. С 1910 г. всем вновь учрежденным речным яхт-клубам присваивался флаг по образцу Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, но с гербом тех городов или губерний, где они располагались. Яхт-клуб в Витебске имел белый кормовой флаг с синим прямым крестом и гербом Витебской губернии, в уставе были описаны стеньговый флаг, брейд-вымпелы, флаги почетных членов и гоночной комиссии. Для каждого члена клуба изготавливался специальный знак – металлический золоченый брелок на часовой цепочке (он декларировал статус членов общества).

Обычно яхт-клуб занимал большую территорию, так как, помимо здания кают-компаний (собрания клуба), у организации были стоянка судов, сараи для шлюпок и яхт, а некоторые яхт-клубы содержали собственные мастерские для постройки или ремонта судов. Например, Санкт-Петербургский речной яхт-клуб занимал более 500 м набережной реки [4, с. 137]. Здание Витебского яхт-клуба, расположенное на берегу у подножия Успенского собора, запечатлено на многочисленных фотографиях города на рубеже XIX–XX вв. В это время архитектурное решение строений яхт-клубов выполнялось в направлении эклектики, таким образом совмещались стилизация объекта, связанная с корабельной тематикой, и стиливая направленность архитектуры, характерная для времени постройки. Летнее здание яхт-клуба было двухэтажным и имело открытые террасы на каждом этаже, а также технический полуподвальный уровень. Важную роль в клубной жизни играла библиотека, ее деятельность регламентировалась отдельными правилами. Если у посетителя оставалось свободное время, он мог ознакомиться со свежими выпусками газет, спортивной прессой. В московских клубах даже существовал абонемент, по которому действительный член клуба мог взять книгу на дом [1, с. 77]. Однако об остальной инфраструктуре можно судить лишь по фото, где видна только стоянка для яхт и лестницы на холм. Летом 1899 г. на заседаниях клуба активно обсуждался вопрос о приобретении зимнего помещения, однако ресурсов организации хватило всего на один зимний сезон¹⁵.

На рубеже XIX–XX вв. Витебский речной яхт-клуб стал одним из ключевых общественных заведений города. Т. Воронич в работе по общественным инициативам жителей Витебска затрагивала светскую часть жизни яхт-клуба: «Несколько раз в месяц в клубе и собрании организовывались семейные и танцевальные вечера, маскарады, а также благотворительные балы. Один раз в месяц обязательно устраивались детские вечера. Мероприятия обычно начинались в 9–10 часов вечера, а заканчивались не ранее 4–5 часов утра. Организовывались игры в кегли, бильярд, в карты... в три часа ночи начинался ужин. Проходил он в отдельном от танцевального зала помещении и принимали в нем участие те, кто заранее внес определенную сумму денег, так называемый, “ужин по подписке”»¹⁶. В помещениях витебского яхт-клуба проходили самые популярные театральные и концертные выступления: 24 февраля 1898 г. состоялся концерт финской певицы А. Фострём (солистки Большого театра), 1 марта 1898 г. – концерт скрипача Ф. Ондрижичека, 5 марта 1898 г. – концерт артистки Н. Салиной (солистки Большого театра). Есть версия, что именно в помещении речного яхт-клуба прошел первый кинопоказ в Витебске. Информация об уходе в отставку по состоянию здоровья командора Н. К. фон Теше (члена Витебского окружного суда) и выборах новых членов яхт-клуба была опубликована в 1901 г. на первой полосе газеты «Витебские губернские ведомости».

Спортивная деятельность клуба также играла важную роль. Кассу организации пополняли доходы от проката оборудования и проведения соревнований. В издании «Витебские губернские ведомости» рекламировались возможности яхт-клуба: в мае 1901 г. стоимость проката лодки за час составляла 20 коп., таким образом, это развлечение было доступно представителям разных социальных групп¹⁷. Комитет яхт-клуба в июле 1900 г. организовал народные гонки с призами: «Лиц из публики, желающих принять участие в гонках на собственных лодках, просят записываться в яхт-клуб, где с 7 до 9 часов вечера ежедневно можно получать подробные указания об условиях и времени состязания»¹⁸. В гонках были представлены разные категории судов: четырехвесельные с рулем, двухвесельные, управляемые веслом, челны с двумя гребцами. В день гонок, 20 июля, для публики был открыт вход на нижнюю и крокетную площадки яхт-клуба, с каждого лица взималась плата в 20 коп. Вероятно, опыт «народных» гонок пришел в Витебск из Эстляндско-

¹⁴Устав Витебского речного яхт-клуба... С. 34.

¹⁵Новости // Витеб. губ. вед. 1899. 6 июля. № 151. С. 2.

¹⁶Воронич Т. Общественные инициативы жителей Витебска на рубеже XIX–XX вв. // Гарады Беларусі ў кантэксце палітыкі, эканомікі, культуры : зб. навук. арт. / рэдкал.: І. В. Соркіна, В. А. Беларазаровіч, І. І. Крэнь. Гродна, 2007. С. 281.

¹⁷Комитет Витебского речного яхт-клуба имеет честь донести до сведения членов // Витеб. губ. вед. 1901. 31 мая. № 122. С. 1.

¹⁸Нац. ист. арх. Беларуси (НИАБ). Ф. 1416. Оп. 6. Д. 637. Л. 1137.

го яхт-клуба, где до запрета в 1908 г. они были популярной традицией. Особенностью речных клубов было отсутствие интереса профильных министерств к таким небольшим губернским организациям: например, яхт-клубы на побережье Балтийского моря получали в конце XIX в. финансовые субсидии от Морского министерства¹⁹. Анализ речных яхт-клубов в Воронеже, Самаре, Пензе, Казани и других провинциальных городах таких фактов не выявил²⁰.

Финансовый аспект в деятельности яхт-клуба занимал не последнее место. Чтобы гонки приносили прибыль, требовалось обеспечить удобство для зрителей (например, столичные журналисты предлагали пускать в сопровождение гонок пароход со зрителями или проводить «фигурные» заезды на небольшом участке реки). Очевидно, что на рубеже XIX–XX вв. заниматься парусным спортом мог лишь обеспеченный человек. По оценкам журнала «Яхта», в 1906 г. средняя гоночная яхта стоила 2–3 тыс. руб. Единственным выходом для менее состоятельных людей было коллективное приобретение судна.

История Витебского речного яхт-клуба завершается в годы первой русской революции. К сожалению, документы о его ликвидации не обнаружены. Снижение интереса к такого рода организациям можно объяснить расширением сферы досуга горожан: стали появляться новые театры и кинотеатры, автомобили и самолеты, общества по отдельным видам спорта и искусства. Привилегированный характер Витебского речного яхт-клуба и высокие вступительные требования привели к его исчезновению. Один из местных чиновников с горечью писал в губернскую газету летом 1908 г.: «Существующие в Витебске общественные организации – мы относим сюда наши клубы “Унион”, музыкально-драматический кружок и яхт-клуб – совершенно не отвечают намеченной нами цели: объединение малосостоятельных интеллигентных тружеников»²¹. Критически оценив велосипедное общество и музыкальный кружок, автор заметки отметил, что от яхт-клуба к 1908 г. «...осталось лишь одиноко стоящее на берегу здание да уныло бродящий вокруг сторож»²². В ответ на запрос из канцелярии губернатора витебский полицмейстер в мае 1911 г. написал: «Деятельность Витебского речного яхт-клуба ликвидирована лет 5–6 назад, точно год установить не представилось возможным, за неимением членов клуба все имущество и здание яхт-клуба в 1909 г.

продано губернским правлением с торгов за неплатеж недоимки государственного налога и земского сбора»²³.

Интересным моментом в истории яхтинга в Витебской губернии стала ученическая экскурсия полоцких кадетов по маршруту Полоцк – Рига с 8 по 29 июня 1901 г. По инициативе одного из педагогов Полоцкого кадетского корпуса – А. Полторацкого – был организован водный поход на ялах по пути из варяг в греки. Примечательно, что вся подготовка и реализация задуманного легла на плечи кадетов 5–7-х классов, которые самостоятельно сделали по книге Д. Кэмпса «Yacht and boat sailing» два парусных судна: «Рогнеда» и «Константин» (кстати, паруса для яхт заказывали в Санкт-Петербурге на популярной фабрике И. Г. Кёпке). Капитан А. Полторацкий, ранее служивший в Санкт-Петербурге и хорошо знакомый с повседневной спецификой яхт-клубов, записал свои суда в Витебский речной яхт-клуб весной 1901 г. Это давало ему право нести в пути флаг яхт-клуба и пользоваться всеми гостевыми привилегиями в Рижском яхт-клубе. Более того, по его просьбе командор Витебского речного яхт-клуба написал об экспедиции кадетов своим рижским коллегам [5, с. 14]. В Риге яхту с кадетами гостеприимно встретили в гребном клубе, в Рижском и Лифляндском яхт-клубах. Полочане получили опыт выхода в Балтийское море на разных типах яхт, посетили тренировки гребцов²⁴. Впоследствии кадет А. Карпитский в 1902 г. поступил в Морской кадетский корпус и стал призером в гребных гонках, а кадет С. Киверов поступил в Морское инженерное училище. Выбор полочанами названия «Рогнеда» для яхты логически связан с историей города, но, возможно, они знали об истории яхты «Рогнеда», которая 22 августа 1853 г. отправилась из Кронштадта в кругосветное плавание под руководством князя А. Лобанова-Ростовского и добралась до Рио-де-Жанейро.

В начале 1910-х гг. наблюдался очередной спортивный бум в Российской империи, в том числе в создании яхт-клубов. Прилегающие к белорусским губерниям на северо-западе территории имели великолепный набор яхт-клубов: к 1913 г. в Рижском императорском яхт-клубе состояли 353 члена и 65 судов, в Эстляндском императорском яхт-клубе – 311 и 60, в Либавском яхт-клубе «Норд» – 115 и 31, Аренбургском яхт-клубе – 90 и 18, Лифляндском

¹⁹Копылов С. Н., Ливенцев Д. В. Развитие Эстляндского морского яхт-клуба в конце XIX века // Учен. зап. Электрон. науч. журн. Курск. гос. ун-та. 2021. № 1(57). С. 63–67.

²⁰Коробчук А. Воронежский яхт-клуб до 1917 г. ... С. 120–126.

²¹Где обывателю среднего достатка провести время (об общедоступном клубе) // Витеб. губ. вед. 1908. 19 июня. № 138. С. 3.

²²Где обывателю среднего достатка провести время (об общедоступном клубе) // Витеб. губ. вед. 1908. 15 июня. № 135. С. 2.

²³Нац. арх. Респ. Беларусь. Ф. 1583. Оп. 1. Д. 149. Л. 4.

²⁴Бусько С. И. «Из варяг в греки»: плавание кадет полоцкого корпуса в Ригу как пример системы физического воспитания нового типа // «Долгий XIX век» в истории Беларуси и Восточной Европы: исследования по новой и новейшей истории : сб. науч. тр. / редкол.: А. Марзалюк (пред.) [и др.]. Минск : РИВШ, 2019. Вып. 3. С. 207–214.

яхт-клубе – 147 и 25, яхт-клубе в Пярну – 70 и 9, Ревельском яхт-клубе – 145 и 22 соответственно²⁵. Открылись в том числе речные яхт-клубы в Самаре (1913), Казани (1913), Перми (1914) и других городах. Меняется позиция государства, представители власти высказываются за необходимость обратить внимание на физическое развитие молодежи, в том числе посредством водных видов спорта: «Яхтенный спорт – одно из лучших средств воспитания моряков флота. Все усилия должны быть приложены к тому, чтобы содействовать развитию яхтенного флота»²⁶.

Активно популяризировала спорт, в том числе яхты и греблю, общероссийская пресса (издания «Яхта и велосипед», «Спорт», «Яхта» и др.). Журнал «Спорт и игры» в 1912 г. приводил пример: «В Англии гребная гонка Кембридж – Оксфорд стала национальным праздником. К ней готовятся тысячи гребцов и, разумеется, ни о какой корысти здесь нет и помину» [3, с. 59]. Определенный информационный повод к обсуждению яхт и яхт-клубов дали результаты Олимпийских игр в Стокгольме, где российская яхта «Галлия II» завоевала бронзовую медаль в классе «10 метров» [2, с. 34]. Дискуссии в прессе о необходимости демократизации парусного спорта также меняли позицию членов яхт-клубов при формировании уставных задач, взаимодействие с остальной частью общества отражалось в программных документах. Прогулки на лодках и яхтах постепенно становились популярным вариантом для развлечения и проведения экскурсий в белорусских городах. Летние курсы 1913 г. для учителей гимнастики в Виленском учебном округе включали в программу загородную экскурсию, которую провел Д. И. Довгялло. На озере возле руин Тракайского замка на базе усадьбы С. Тышкевича в поселке Ландварово были организованы состязания по гребле, гонки на лодках, фигурные заезды для почти 50 слушателей курсов²⁷.

Неудивительно, что летом 1911 г. на страницах газеты «Гомельская копейка» появилась идея о создании в городе на р. Сож своего яхт-клуба. Автор заметки «О речном яхт-клубе» резонно отмечал, что «...теперь, когда все увлекаются всякого рода спортом, необходимо подумать об учреждении яхт-клуба»²⁸. Отдельно подчеркивалось, что яхты и лодки на реке есть, да и преимущества судоходной р. Сож также не стоит игнорировать. В качестве

удобного варианта расположения организации был предложен Мельников луг. Востребованность такой организации досуга в Гомеле была очевидна. Например, в июле 1911 г. журналисты описывали лодочные гонки в двух классах: с рулевым и без рулевого – на дистанции от городской пристани до упомянутого Мельникова луга²⁹. Особенностью Гомеля было отсутствие в городе отделения Общества спасения на водах, при этом в контексте решения данной проблемы рассматривалась возможность часть вопросов по безопасности на воде возложить на потенциальный яхт-клуб³⁰. Гомельский историк О. Яценко отмечает рост популярности отдыха на природе среди гомельчан в 1910-х гг.: «Река Сож имела огромное значение для интенсификации городского развития, наряду с этим важным было и ее воздействие на культурный аспект в образе жизни гомельчан. Пароходные катания и катания на лодках занимали в этом ряду одно из первых мест. Очень посещаемыми при катаниях на реке были Кленки, Ченки»³¹. Однако даже с таким интересом горожан и освещением в местной прессе вопрос о создании яхт-клуба оставался открытым до революции 1917 г. Одной из причин этого стало массовое увлечение футболом и, соответственно, формирование клубов игрового профиля.

В отличие от своих гомельских коллег, горожане Мозыря смогли юридически оформить создание яхт-клуба в городе. На протяжении нескольких лет шло обсуждение проекта, даже во время торжественного вечера в мозырской мужской гимназии, посвященного 100-летию войны 1812 г., звучали планы по открытию яхт-клуба³². Устав организации был рассмотрен на заседании Минского губернского по делам об обществах присутствия 13 июня 1913 г., а яхт-клуб внесли в реестр обществ и союзов Минской губернии уже через несколько дней. Намеченные цели звучали достаточно широко и не ограничивались сугубо яхтами: «...доставить своим членам возможность заниматься всеми видами речного спорта как в летнее, так и в зимнее время; знакомиться с приемами полезных гимнастических упражнений, изучать плавание и пользоваться удобными местами для купания»³³. Через несколько месяцев отдел торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности Российской империи утвердил описание формы одежды Мозырского

²⁵Чердниченко С. Яхт-клубы в Российской империи... С. 16.

²⁶Долбнин В. Г. Развитие яхт-клубовского движения в Санкт-Петербурге... С. 36.

²⁷Отчет о летних курсах при Виленском учебном округе для подготовки учителей гимнастики в средних учебных заведениях. Июнь – июль 1913 года. Вильна : Тип. А. Г. Сыркина, 1915. С. 35.

²⁸О речном яхт-клубе // Гомел. копейка. 1911. 15 июня. № 4. С. 3.

²⁹Гонки // Гомел. копейка. 1911. 20 июня. № 6. С. 2.

³⁰Общество спасения на водах // Гомел. копейка. 1911. 29 июня. № 10. С. 3.

³¹Яценко О. Летний период в жизни гомельчан в начале XX века // Беларусь у гістарычнай рэтраспектыве XIX–XX стагоддзяў: этнакультурныя і нацыянальна-дзяржаўныя працэсы : зб. навук. арт. / пад. рэд. В. А. Міхедзька. Гомель : Гомел. дзярж. ун-т імя Ф. Скарыны, 2009. С. 80.

³²Лякин В. Мозырь в 1812 году: историческая хроника. Минск : Чернобыль, 2005. С. 197.

³³Устав Мозырского яхт-клуба. Мозырь, 1913. С. 4.

яхт-клуба, устанавливаемой для почетных и действительных членов, должностных лиц и матросов (белые китель и брюки для летней навигации и темно-синие – для зимнего сезона).

Архивные материалы детализируют интересы организаторов: содействие физическому развитию, организацию полезных развлечений и воспитание любви к речному спорту среди учащихся местных учреждений образования, а также возможность удобного общения членов клуба и их семей. Для достижения намеченных целей администрация яхт-клуба приобрела четыре яхты, планировалось построение в собственных мастерских еще нескольких судов, закупались принадлежности для занятий спортом зимой и летом, гимнастические приборы, устраивался популярный в белорусских городах зимний каток. Яхт-клуб снимал помещение, в котором были организованы библиотека, буфет. Там же проходили танцевальные вечера, лекции и игры³⁴. Как и в уставах других организаций, ограничивался прием в члены яхт-клуба воспитанников учебных заведений. В Уставе Мозырского яхт-клуба было интересное дополнение: по соглашению с учебными заведениями за отдельную плату члены яхт-клуба брали на себя обязанность обучать плаванию с инструктором, управлению судами на веслах и под парусом, бегу на коньках и лыжах. В данном случае прослеживается влияние одесского Екатерининского яхт-клуба, имевшего тесную связь с Мозырем по линии руководства и покровителей. На юге Российской империи созданная в 1909 г. Особая морская спортивная комиссия при одесском учебном округе заключила соглашение с Екатерининским яхт-клубом на обучение школьников и гимназистов парусному спорту. Этот эксперимент стал единственным успешным примером взаимодействия яхт-клубов и учреждений системы образования на уровне учебных округов³⁵.

Для повышения своего статуса правление Мозырского яхт-клуба во главе с командором А. А. Перреном воспользовались популярным в начале XX в. механизмом: обратились с ходатайством о покровительстве к великому князю Александру Михайловичу (известному специалисту по яхт-клубам, бывшему к этому моменту покровителем Екатерининского яхт-клуба в Одессе). Официальное покровительство одного из членов императорской фамилии для спортивной общественной организации было редким явлением и давало серьезные репутационные и политические преимущества. Император Николай II одобрил ходатайство 12 августа 1914 г.³⁶

Правление яхт-клуба получило письмо с подтверждением нового статуса в сентябре 1914 г. и сразу уведомило об этом минского губернатора А. Ф. Гирса. Новый статус давал еще больше возможностей для расширения деятельности и привлечения дополнительных средств, однако события Первой мировой войны прервали развитие этого общества. Так, уже в конце сентября 1914 г. поступило распоряжение об исключении из членов клуба всех австрийских и германских подданных.

Третий яхт-клуб на территории белорусских губерний возник на берегах р. Неман. Несмотря на наличие в Гродно крупной реки и большой опыт организации различных физкультурных и спортивных обществ, яхт-клуб до 1914 г. в городе не сформировался. Лишь 12 апреля 1914 г. в Гродненское губернское по делам об обществах и союзах присутствие было подано заявление присяжного поверенного Е. Андрича и товарищей прокурора Б. Голубкова и Н. Беккера. Они просили утвердить устав яхт-клуба, который приложили к заявлению. Цель новой организации, как и у коллег в Мозыре или Витебске, включала две составляющие. На первый план были вынесены «...развитие в г. Гродно и его окрестностях на протяжении реки Неман в пределах Гродненской губернии всех видов водного транспорта, распространение правильно построенных и оборудованных судов и содействие уменьшению числа несчастных случаев на воде, происходящих от незнакомства любителей с условиями правильного плавания на судах»³⁷. Второй блок включал общее физическое развитие, обучение плаванию и спортивным играм, занятие всеми видами спорта (такими, как, например, легкая атлетика, разного рода гимнастика, стрельба в цель, фехтование, крокет, лаун-теннис и т. д.); предусматривалась также организация бесед, лекций и выставок, которые касались спорта вообще и дела спасения на водах в частности.

Источники финансирования яхт-клуба были типовыми: членские взносы (5 руб. единовременно и 15 руб. ежегодно с каждого действительного члена, почетные члены клуба были освобождены от уплаты), доходы от концертов и развлекательных программ, прибыль от проката яхт и спортивного оборудования. Для сравнения: ежегодная прибыль от последней статьи доходов у Гродненского общества содействия физическому развитию в 1910 г. составила более 700 руб. из 1205 руб. годового дохода (взносы для члена общества ежегодно составляли 10 руб.)³⁸. Можно сделать вывод о доступности посещения яхт-клуба для гродненских любителей

³⁴НИАБ. Ф. 295. Оп. 1. Д. 8555. Л. 5.

³⁵Вербицкий В. А., Шуст О. Н., Дзюбан О. В. История развития водных видов спорта... Р. 53–58.

³⁶НИАБ. Ф. 295. Оп. 1. Д. 8555. Л. 19.

³⁷НИАБ в г. Гродно. Ф. 103. Оп. 1. Д. 114. Л. 5.

³⁸Там же. Д. 109. Л. 52.

спорта. И хотя для большинства горожан такие затраты по-прежнему оставались неподъемными, разовые визиты с прокатом оборудования были оптимальным вариантом. Отдельно в уставе организации была прописана статья доходов от продажи спиртных напитков. Время работы яхт-клуба было ограничено (с 10:00 до 02:00), но при дополнительной оплате в 2 руб. 50 коп. можно было задержаться до 05:00.

В Гродненской губернии просматривается интересная тенденция, когда традиционное дворянское или благородное собрание не удовлетворяло запросам общества и более привилегированная мужская часть города искала альтернативу. В начале XX в. в Бресте возникло общество «Досуг», в Белостоке – «Отдых», при этом в уставе последнего указано: «Кружок имеет своей задачей объединение лиц, служащих в государственных и общественных учреждениях города Белостока и уезда с целью предоставления им разумного отдыха, общедоступных и полезных развлечений, а также средств к дальнейшему умственному, нравственному и физическому развитию»³⁹. Азартные игры и алкоголь были обязательным элементом этих обществ.

В члены Гродненского яхт-клуба принимали мужчин любого сословия и национальности, несо-

вершеннолетние и учащиеся в клуб не допускались. Женская часть общества имела возможность посетить яхт-клуб по рекомендации одного из его членов либо в качестве сопровождающей кого-либо из семьи. Очевидно, размер членского взноса и явно элитарный подход к созданию изначально ограничивали сферу деятельности яхт-клуба. Наиболее активный слой населения, из которого в Западной Европе выходили настоящие спортсмены, в Российской империи не имел доступа к серьезным занятиям парусным спортом. Осознание этой ситуации происходило медленно в университетских городах. Лишь в 1910 г. был зарегистрирован (не с первой попытки) Устав Петроградского студенческого яхт-клуба. Согласно ему членами клуба могли быть исключительно студенты высших учебных заведений и их преподаватели, членский взнос составлял 6 руб. в год, а вступительный – 10 руб. Гродненское губернское по делам об обществах и союзах присутствие утвердило устав яхт-клуба 9 июля 1914 г.⁴⁰ Редакция газеты «Гродненские губернские ведомости» в № 12 от 24 февраля 1915 г. напечатала объявление о внесении Гродненского речного яхт-клуба в реестр обществ и союзов. Однако активному развитию организации помешали события Первой мировой войны.

Заключение

В белорусских губерниях в 1895–1915 гг. действовали три речных яхт-клуба (Витебск, Мозырь, Гродно), еще два города активно занимались речным спортом и пробовали открыть типовые организации (Полоцк, Гомель). Речной профиль клубов ограничивал их в масштабах деятельности, разнообразии представленных кораблей и, соответственно, в финансах. Тем не менее речные яхт-клубы на протяжении всего рассматриваемого периода являлись центрами культурной жизни и досуга в своих населенных пунктах. С начала XX в. прослеживается эволюция рассматриваемых организаций от привилегированных полузакрытых объединений с высоким имущественным цензом до традиционных общественных организаций с максимальным охватом населения. Формирование городской культуры,

интерес к активным формам досуга, внимание государства к спорту в 1910-х гг. привели к новой волне активного создания яхт-клубов. К 1913–1914 гг. яхт-клубы расширили сферу своей деятельности и начали взаимодействовать с городскими властями (обучение детей и взрослых плаванию, работа с учебными заведениями, экскурсии), кроме того, существенно снизились размеры членских взносов. При этом информационное поле способствовало росту заинтересованности обывателей в открытии таких учреждений (это хорошо просматривается в гомельской прессе). Пиком поступательного развития яхт-клубов на территории Беларуси накануне Первой мировой войны можно считать получение Мозырским яхт-клубом высочайшего статуса императорского.

Библиографические ссылки

1. Баталов АЛ, Вайнтрауб ЛР. *Спорт в Москве в конце XIX – начале XX века*. Москва: Лингва-Ф; 2012. 205 с.
2. Борисов СЮ. *300 лет. 1718–2018. История парусного спорта России*. Москва: Аякс-пресс; 2018. 272 с.
3. Суник А. *Российский спорт и олимпийское движение на рубеже XIX–XX веков*. Москва: Советский спорт; 2004. 764 с.
4. Хмельницкая ИБ. *Спортивные общества и досуг в столичном городе начала XX века: Петербург и Москва*. Москва: Новый хронограф; 2011. 336 с.
5. Полторацкий А. *Старым варяжским путем*. Санкт-Петербург: Типография Стасюлевича; 1903. 116 с.

³⁹НИАБ в г. Гродно. Ф. 103. Оп. 1. Д. 104. Л. 11.

⁴⁰Там же. Д. 114. Л. 14.

References

1. Batalov AL, Vaintraub LR. *Sport v Moskve v kontse XIX – nachale XX veka* [Sports in Moscow in the end of the 19th – beginning of the 20th century]. Moscow: Lingva-F; 2012. 205 p. Russian.
2. Borisov SYu. *300 let. 1718–2018. Istoriya parusnogo sporta Rossii* [300 years. 1718–2018. The history of the sailing in Russia]. Moscow: Ayaks-press; 2018. 272 p. Russian.
3. Sunik A. *Rossiiskii sport i olimpiiskoe dvizhenie na rubezhe XIX–XX vekov* [Russian sport and olympic movement at the turn of the 19th and 20th centuries]. Moscow: Sovetskii sport; 2004. 764 p. Russian.
4. Khmel'nitskaya IB. *Sportivnye obshchestva i dosug v stolichnom gorode nachala XX veka: Peterburg i Moskva* [Sports societies and leisure in the capital in the beginning of the 20th century: Saint Petersburg and Moscow]. Moscow: Novyi khronograf; 2011. 336 p. Russian.
5. Poltoratskii A. *Starym varyazhskim putem* [By the old Varangian way]. Saint Petersburg: Tipografiya Stasyulevicha; 1903. 116 p. Russian.

Статья поступила в редколлегию 05.12.2021.
Received by editorial board 05.12.2021.