

VIII VII VI V IV III II I

РУБЕЖИ

ИСТОРИИ

I II III IV V VI VII VIII IX X



1(31)
2024

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор:	Ливенцев Дмитрий Вячеславович д.и.н. профессор, г. Воронеж
Заместитель главного редактора	Бахтин Виктор Викторович к.и.н. доцент, г. Воронеж
Заместитель главного редактора	Ефремов Дмитрий Александрович к.пед.н. доцент, г. Воронеж

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Валери Ив Роже Мамбетов преподаватель Франция, г. Бордо
Гостев Руслан Георгиевич д.и.н. профессор г. Воронеж
Джорджо Скотони д.и.н. профессор Италия, г. Модена
Кротов Павел Александрович д.и.н. профессор г. Санкт-Петербург
Македонская Вера Александровна д.и.н. профессор г. Москва
Павел Кркош PhD доктор философии, Польша г. Краков
Савушкин Леонид Михайлович д.и.н. профессор г. Воронеж
Третьяков Александр Викторович д.и.н. профессор г. Курск

СОДЕРЖАНИЕ:

ДЕНЬ В ИСТОРИИ

Ливенцев Д. В.
 26 НОЯБРЯ 1807 г. (7 ЯНВАРЯ 1808 г. ПО НОВОМУ СТИЛЮ) – РОЖДЕСТВЕНСКИЙ
 ПОДВИГ ФРЕГАТА «ВЕНУС»стр. 3

ИСТОРИЯ РОССИИ

Акопян А. В.
 К ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВА ВОЕННОЙ, МОРСКОЙ И СЕЛЬСКОЙ
 ТЕХНИКИ.....стр. 9

Алтухова Е. В.
 УПРАВЛЯЮЩИЕ ОРГАНЫ «РУССКОГО СОЮЗА ВЕЛОСИПЕДИСТОВ» ПО УСТАВНЫМ
 ДОКУМЕНТАМ СПОРТИВНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.....стр. 15

Ботикова В. А.
 ХИППИ ПРОТИВ ВОЙНЫ ВО ВЬЕТНАМЕ.....стр. 20

Вольский М. В.
 АРЕСТАНТСКИЕ РАБОТЫ НА АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ
 ОБЛАСТИ В 1910 г.....стр. 28

Гостев Р. Г.
 КАК НАДО БЫЛО ПОКУПАТЬ СПОРТИВНУЮ РОССИЙСКУЮ ЯХТУ В КОНЦЕ XIX в.
 (НА МАТЕРИАЛАХ СПОРТИВНОГО ИЗДАНИЯ «ВЕЛОСИПЕДИСТ И РЕЧНОЙ ЯХТ-
 КЛУБ»)стр. 37

Ливенцев Д. В.
 ПОЧТОВЫЕ КАРТОЧКИ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ, КАК СРЕДСТВО ВОЕННОЙ
 ПРОПАГАНДЫ НА РОССИЙСКОМ ИМПЕРАТОРСКОМ ФЛОТЕ.....стр. 43

Павленко А. И.
 ДУХОВНО-НРАВСТВЕННЫЕ СПОРТИВНЫЕ ЦЕННОСТИ В ЭПОХУ СТАНОВЛЕНИЯ
 РОССИЙСКОГО ФУТБОЛА В НАЧАЛЕ XX в. (НА ПРИМЕРЕ ФУТБОЛЬНОГО МАТЧА
 МЕЖДУ МОСКОВСКОЙ ФУТБОЛЬНОЙ ЛИГОЙ И СБОРНОЙ НОРВЕГИИ).....стр. 52

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

26 НОЯБРЯ 1807 г. (7 ЯНВАРЯ 1808 г. ПО НОВОМУ СТИЛЮ) – РОЖДЕСТВЕНСКИЙ ПОДВИГ ФРЕГАТА «ВЕНУС»



Ливенцев Дмитрий Вячеславович

Доктор исторических наук, профессор.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: liva2006@yandex.ru

Liventsev D. V.

Doctor of historical sciences, professor.
Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает историю фрегата «Венус», захваченного Российским Императорским флотом во время русско-шведской войны 1788 – 1790 гг. Фрегат «Венус» после того как стал кораблем русского флота прошел славный боевой путь. Исследуются подробности подвига экипажа фрегата «Венус» в период наполеоновских войн.*

Кроме того, уделяется внимание истории Российского Императорского флота в конце XIX – XX вв.

Ключевые слова: *фрегат «Венус», русско-шведская война 1788 – 1790 гг., Балтийское море, Российский Императорский флот, Ревельское сражение, Выборгское сражение, Палермо, Средиземное море, королевство Сицилия, капитан-лейтенант К.И. Андреев.*

NOVEMBER 26, 1807 (JANUARY 7, 1808 NEW STYLE) – THE CHRISTMAS FEAT OF THE FRIGATE VENUS

Abstract: *The article examines the stories the frigate «Venus», captured by the Russian Imperial Navy during the Russo-Swedish War of 1788 – 1790. The frigate «Venus», after becoming a ship of the Russian navy, has passed a glorious combat path. The details of the feat of the crew of the frigate Venus during the Napoleonic Wars are investigated.*

In addition, attention is paid to the history of the Russian Imperial Navy at the end of the XIX – XX centuries.

Key words: *frigate «Venus», the Russo-Swedish War of 1788 – 1790, the Baltic Sea, the Russian Imperial Navy, the Battle of Revel, the Battle of Vyborg, Palermo, the Mediterranean Sea, the Kingdom of Sicily, lieutenant commander K.I. Andreyanov.*

У некоторых кораблей в военно-морской истории складывается уникальный боевой путь. Фрегат «Венус» был заложен в 1783 г. на шведской корабельной верфи Карлскроны и был введен в состав шведского королевского флота в 1786 г. [3, с.34] Во время русско-шведской войны 1788 – 1790 гг. фрегат «Венус» был захвачен в ходе неожиданной атаки русского катера «Меркурий». За этот подвиг командир катера «Меркурий» капитан-лейтенант Р.В. Кроун удостоился ордена Святого Георгия 4-й степени и производства в чин капитана 2-го ранга [3, с.35].

Затем фрегат «Венус» уже в качестве корабля Российского Императорского флота принял участие в Ревельском и Выборгском морских сражениях. Среди его побед во время русско-шведской войны 1788 – 1790 гг. необходимо выделить:

- Уничтожение пятнадцати шведских гребных судов.
- Захват четырех шведских галер.
- Захват шведского военного транспорта.
- Захват шведской канонерской лодки.
- Участие в захвате шведского линейного корабля «Ретвизан».

В дальнейшем фрегат «Венус» принял активное участие в наполеоновских войнах. Неоднократно совершал практические и крейсерские плавания.

Однако прославил себя фрегат «Венус» в самом конце своего славного боевого пути. После заключения в июле 1807 г. между Россией и Францией мирного договора, Российский Императорский флот вынужден был покинуть Средиземное море. В конце ноября 1807 г. фрегат «Венус» находился в нейтральной Палермской гавани, которая принадлежала Сицилийскому королевству.

Именно в Палермской гавани русский боевой корабль блокировала эскадра флота Великобритании – пять кораблей и два фрегата. Командующий эскадры вице-адмирал Эдвард Торнброу потребовал от командира фрегата «Венус», капитана-лейтенанта К.И. Андреянова сдать корабль. В ответ командир фрегата «Венус» приготовился сражаться до последней возможности, а затем взорвать корабль [1, с.321].

В свою очередь, русский посол при дворе королевства Сицилия, тайный советник Д.П. Татищев договорился о поднятии с разрешения короля Сицилии Фердинанда на фрегате «Венус» неаполитанского флага [2]. Бесспорно, русскому послу удалось спасти боевой корабль Российского Императорского флота от уничтожения английской эскадрой. Официально фрегат «Венус» оставался под флагом неаполитанского королевства до конца боевых действий с Великобританией. Впоследствии фрегат «Венус» не удалось вернуть в Россию. По неофициальным данным в 1814 г. боевой корабль был разобран.

Таким образом, командир фрегата «Венус» капитан-лейтенант К.И. Андреянов в канун и во время Рождества подтвердил один из основных девизов Российского Императорского флота – «Погибаю, но не сдаюсь». Примечательно, что фрегат «Венус» начавший службу в шведском королевском флоте неоднократно прославил себя уже как боевой корабль русского флота.



Рис. 1. Захват шведского корабля "Ретвизан".



Рис. 2. Захват шведского фрегата "Венус".



Рис. 3. Иоахим Мюрат - правитель Неаполя.



Рис. 4. Коороль Сицилии Фердинанд.



Рис. 5. Русский посол Д. П. Татищев.

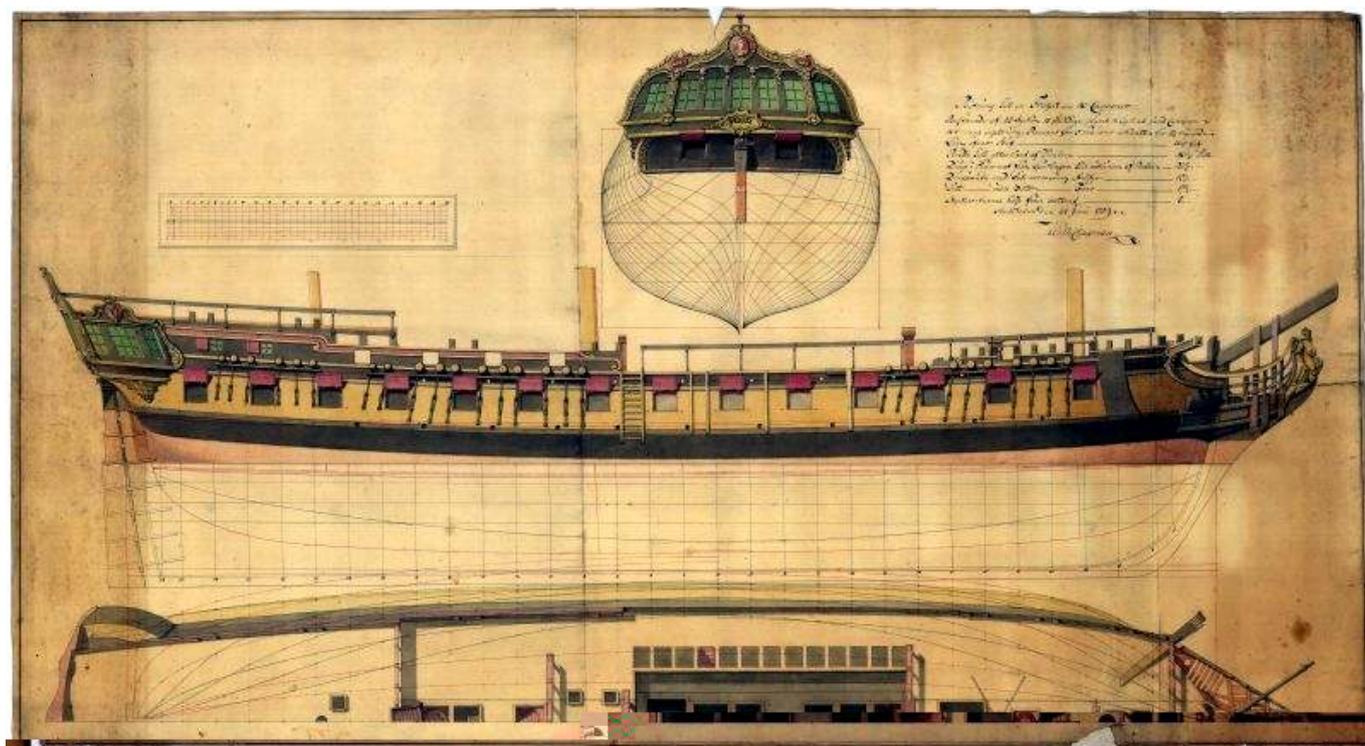


Рис. 6. Теоритический чертеж фрегата "Венус".



Рис. 7. Дом культуры в Острогожске.

ЛИТЕРАТУРА

1. Веселаго Ф.Ф. Краткая история русского флота / Ф.Ф. Веселаго. – М., 2009. – 432 с.
2. Военно-морской флот. День за днем. Календарь 2018. – МСТ, 2018. (7 января по новому стилю).
3. Гребенщикова Г.А. «Славный Венус в легкости хода не имел себе равного» / Г.А. Гребенщикова // Военно-исторический журнал. – 2015. - № 7. – С. 34 – 37.

REFERENCES

1. Veselago F.F. A brief history of the Russian fleet / F.F. Veselago. – M., 2009. –432 p.
2. The Navy. Day after day. Calendar 2018. – MST, 2018. (January 7, new style). Grebenschikova
3. G.A. «The glorious Venus had no equal in ease of movement» / G.A. Grebenschikova // Military Historical Journal. – 2015. – No. 7. – P. 34-37.

УДК 359:947.08
ББК 68.68.53 (2) 5-1

К ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВА ВОЕННОЙ, МОРСКОЙ И СЕЛЬСКОЙ ТЕХНИКИ



Акопян Антон Владимирович

Аспирант.
Воронежский технический университет
[г. Воронеж].

E-mail: akop_antoxa@mail.ru

Akopyan A. V.

Graduate student.
Voronezh Technical University
[Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает проблемы функционирования и уточняет настоящую дату создания общества военной, морской и сельской техники. Отдельное внимание уделяется анализу источников, относящихся к обществу военной, морской и сельской техники. Обращает внимание автор и на правильное название российской общественной организации в научной литературе.*

В тоже время исследуется история отечественных военных общественных организаций в начале XX в.

Ключевые слова: *общество военной, морской и сельской техники, российское военно-морское ведомство, датировка формирования общественной организации, неопубликованные источники, Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ), отечественные общественные военные организации, опубликованные источники, международная выставка новейших изобретений, музей новейших изобретений, сельская техника, новейшие изобретения и усовершенствования.*

ON THE HISTORY OF THE FORMATION OF THE SOCIETY OF MILITARY, MARINE AND RURAL EQUIPMENT

Abstract: *The article examines the problems of functioning and clarifies the present date of creation of the society of military, marine and rural equipment. Special attention is paid to the analysis of sources related to the society of military, marine and rural equipment. The author also draws attention to the correct name of the Russian public organization in the scientific literature.*

At the same time, the history of Russian military public organizations in the early twentieth century is being investigated.

Key words: *society of Military, Marine and rural equipment, Russian Naval Department, dating of the formation of a public organization, unpublished sources, Russian State Archive of the Navy (RGA of the Navy), domestic public military organizations, published sources, international exhibition of the latest inventions, museum of the latest inventions, rural equipment, the latest inventions and improvements.*

Некоторые научные проблемы уточняются исследователями непосредственно в процессе научной работы. Например, при работе с архивными фондами Российского Государственного

архива Военно-Морского Флота (РГА ВМФ) удалось уточнить, что часто встречающееся название предмета моего исследования, т.е. общество военно-морской и сельской техники не соответствует действительности [1]. Правильным наименованием будет – общество военной, морской и сельской техники.

В пользу подобного свидетельствуют опубликованные источники музея изобретений [2] и усовершенствований и приюта инвалидов техники [3]. Более того, архивные фонды содержат дошедшую до наших дней печать общества военной, морской и сельской техники.

Достаточно сложно обстоит дело и с датой создания отечественной военной общественной организации. Нередко попадаетея дата 1884 г. На самом деле все подробности раскрывает Ф. 87. Российского Государственного архива Военно-Морского Флота (РГА ВМФ), где отложились архивные дела связанные только с повседневной деятельностью общества военной, морской и сельской техники [4].

Из материалов вышеназванного архивного фонда можно сделать вывод, что с 1884 г. откладывался лишь ряд различных документов, которые впоследствии использовались военной общественной организацией:

1. Авторские работы Николаевской военно-морской академии по различным проблемам кораблестроения.
2. Авторские обучающие программы курсов по русской военно-морской истории.
3. Авторские обучающие программы курсов по русской военно-морской стратегии.
4. Авторские обучающие программы курсов по практическому кораблестроению.
5. Материалы по морскому артиллерийскому делу.
6. Материалы по морскому минному делу.
7. Сведения о состоянии русского миноносного флота на балтийском военно-морском театре.
8. Положение об управлении военно-морскими эскадрами.
9. Положение о совмещении должностей командира военно-морской базы и военного губернатора.
10. Проект переустройства торгового порта в городе Батуми.
11. Проекты развития отечественного торгового судоходства.
12. Лекции о положении в начале XX в. русской эскадры в Порт-Артуре.
13. Материалы о волнениях на флоте в годы Первой русской революции (1905 – 1907 гг.).
14. Циркуляры российского военно-морского ведомства [1].

Однако само общество военной, морской и сельской техники по материалам архивных фондов было создано в 1907 г.

Таким образом, материалы фондов Российского Государственного архива Военно-Морского Флота (РГА ВМФ) и опубликованные источники позволяют уточнить многие детали по предмету моего исследования – общество военной, морской и сельской техники.



Рис. 1 Знак об окончании Военно-морского отдела Николаевской Морской академии.



Рис. 2 Корабли 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре.



Рис. 3 Матросские волнения в Свеаборге.

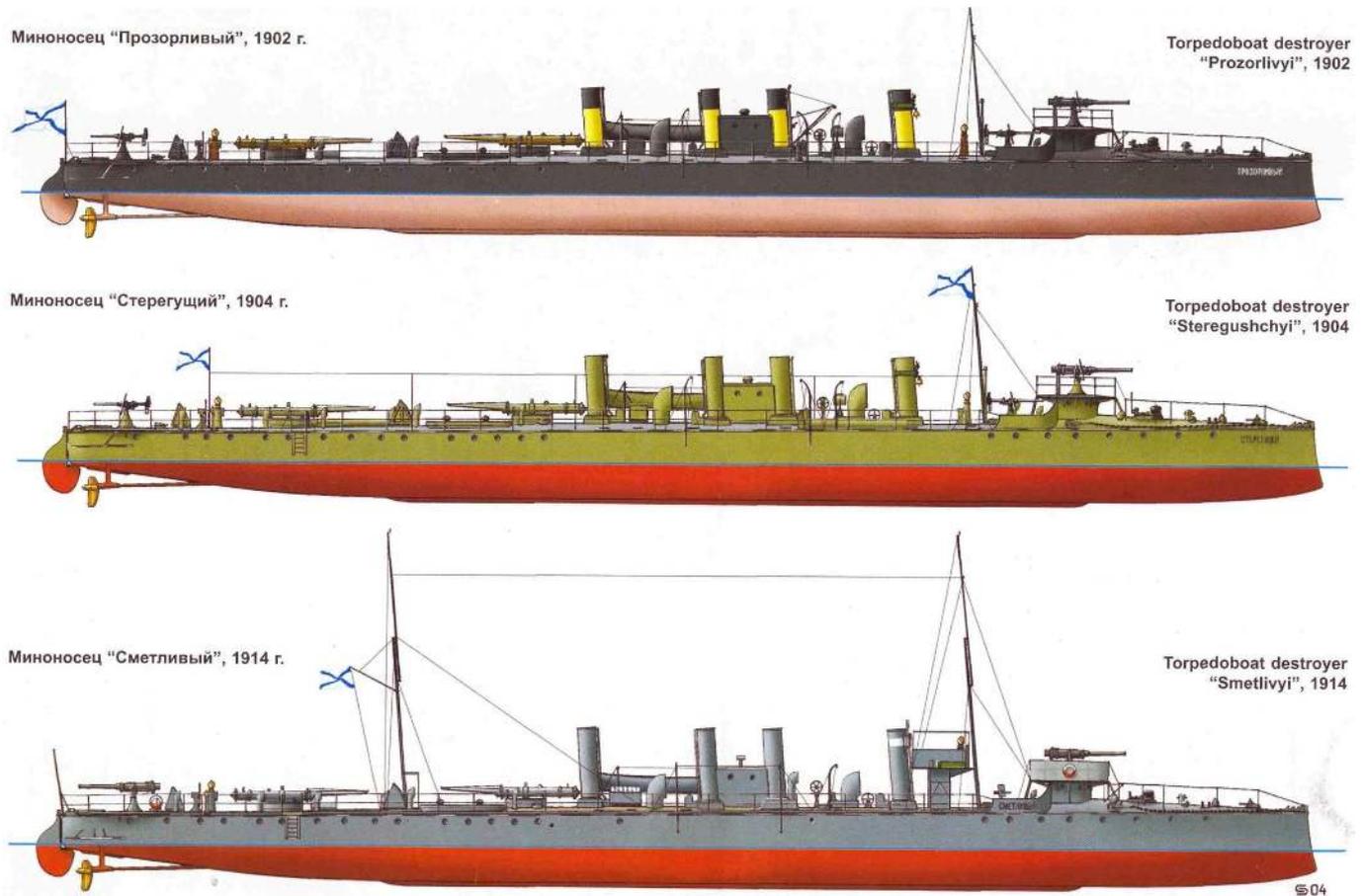
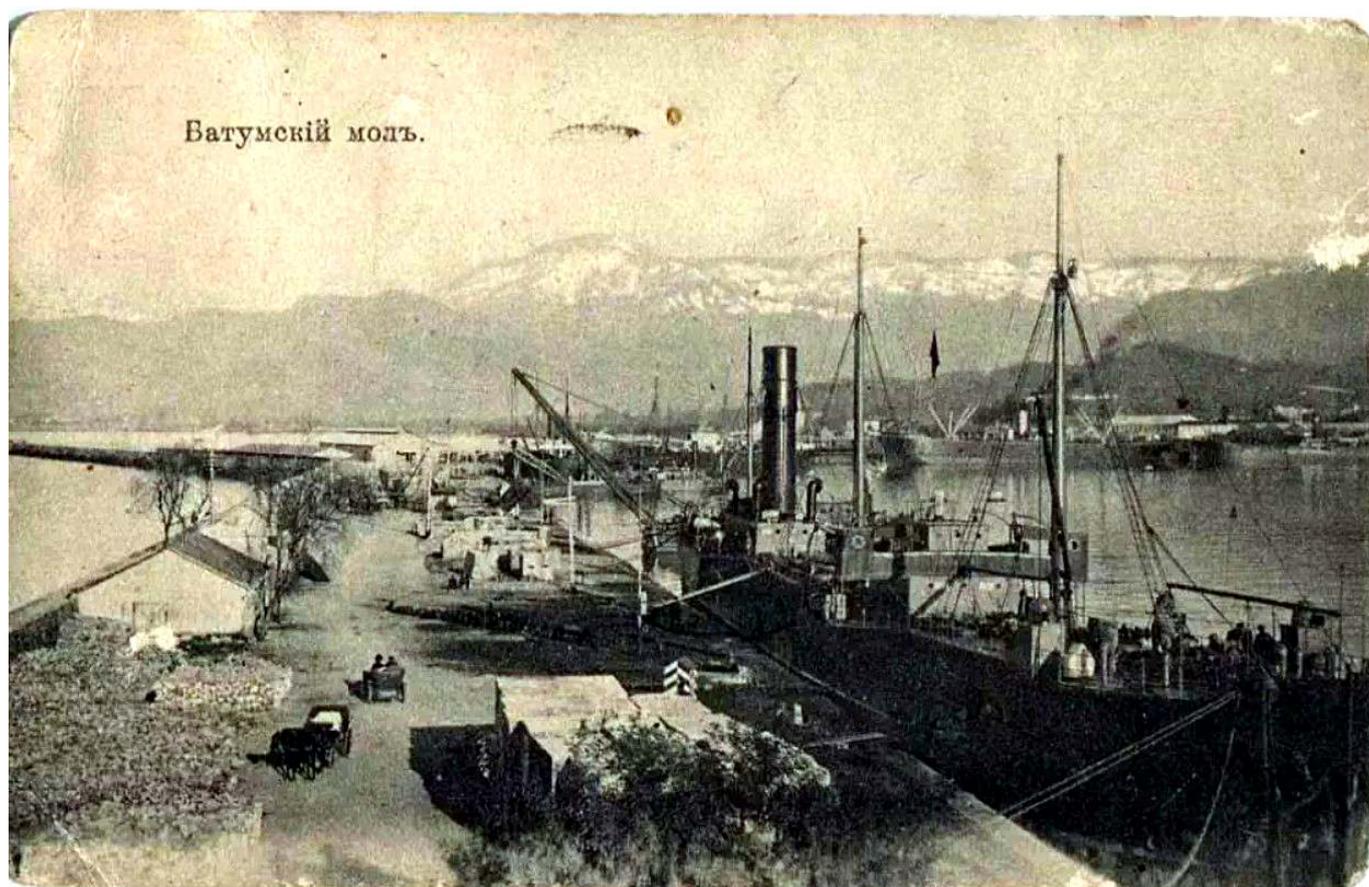


Рис. 4. Миноносный флот.



Послѣ пожараща.
Беспорядки въ Кронштадтѣ. По фотографіямъ К. Булла.

Рис. 5. После матросских беспорядков в Кронштадте.



Батумскій молъ.

Рис. 6. Торговый порт города Батуми.



Рис. 6. Торговый порт города Батуми.

ЛИТЕРАТУРА

1. Акопян А.В. Организация и деятельность общества военно-морской и сельской техники (к постановке проблемы исследования) / А.В. Акопян // Рубежи истории. – 2023. – № 1(25). – С. 9 – 16.
2. Музей изобретений и усовершенствований Объяснительная записка к проектируемому плану Музея. – Санкт-Петербург, 191?. – 21 с.
3. Петроградский приют инвалидов техники. Положение о приюте инвалидов техники – Петроград, 1916. – 7 с.
4. Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 87. Оп. 1.

REFERENCES

1. Akopyan A.V. Organization and activity of the Society of Naval and rural technology (towards the formulation of the research problem) / A.V. Akopyan // Frontiers of History. – 2023. – № 1(25). – P. 9-16.
2. The Museum of Inventions and Improvements Explanatory note to the projected plan of the Museum. – St. Petersburg, 191?. – 21 p .
3. Petrograd shelter for disabled technicians. Regulations on the shelter of disabled technicians – Petrograd, 1916. – 7 p.
4. Russian State Archive of the Navy (RGA of the Navy). F. 87. Op. 1.

УДК 908
ББК 63.3(2)

УПРАВЛЯЮЩИЕ ОРГАНЫ «РУССКОГО СОЮЗА ВЕЛОСИПЕДИСТОВ» ПО УСТАВНЫМ ДОКУМЕНТАМ СПОРТИВНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ



Алтухова Елена Владимировна

Кандидат психологических наук, доцент.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: elena_altuhova7@mail.ru

Altukhova E. V.

Candidate of psychological
sciences, associate professor.
Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает обсуждение проекта устава «Русского союза велосипедистов», составленного редактором журнала «Велосипедист и речной яхт-клуб» С.Н. Яновским. Отдельно изучаются органы управления «Русского союза велосипедистов».*

Помимо этого, исследуется история становления велосипедного спорта в Российской Империи.

Ключевые слова: *Российский спорт, журнал «Велосипедист и речной яхт-клуб», Российская Империя, велосипедный спорт, уставные документы, спортивная общественная организация, Правление Союза, ревизионная комиссия Союза, представитель Союза, уполномоченный Союза, Комитет Союза, председатель, товарищ председателя, хозяйственный старшина, члены Комитета, казначей, старший секретарь Союза, младший секретарь Союза, кандидат в члены Союза, «Русский союз велосипедистов».*

GOVERNING BODIES OF THE «RUSSIAN UNION OF CYCLISTS» ACCORDING TO THE STATUTORY DOCUMENTS OF THE SPORTS PUBLIC ORGANIZATION

Abstract: *The article discusses the discussion of the draft charter of the «Russian Union of Cyclists», compiled by the editor of the magazine «Cyclist and River Yacht Club» S.N. Yanovsky. The governing bodies of the «Russian Union of Cyclists» are being studied separately.*

In addition, the history of the formation of cycling in the Russian Empire is being investigated.

Key words: *Russian sport, «Cyclist and River Yacht Club» magazine, Russian Empire, cycling, statutory documents, sports public organization, Union Board, Union Audit Commission, Union representative, Union commissioner, Union Committee, Chairman, Chairman's mate, economic foreman, Committee members, treasurer, senior Secretary of the Union, Junior Secretary of the Union, candidate for membership of the Union, «Russian Union of Cyclists».*

В 1892 г. российское периодическое издание «Велосипедист и речной яхт-клуб» опубликовало проект уставных документов «Русского союза велосипедистов». В данном уставном

документе определялись управляющие органы новой спортивной общественной организации:

1. Правление Союза.
2. Ревизионная комиссия Союза.
3. Комитет Союза
4. Уполномоченный Союза.
5. Представитель Союза [1, с.9].

Главное место в управлении «Русского союза велосипедистов» занимал Комитет Союза, включавший следующих должностных лиц:

- Председатель.
- Товарищ председателя.
- Хозяйственный старшина.
- Члены Комитета.
- Казначей.
- Старший секретарь Союза.
- Младший секретарь Союза.

Все должностные лица выбирались из кандидатов в члены Комитета Союза.

Функциональные обязанности Комитета Союза были достаточно разнообразными:

- Избрание и увольнение уполномоченных и представителей Союза.
- Заведование денежными средствами и хозяйством Союза.
- Выполнение решений Общих собраний Союза.
- Найм помещений для Союза.
- Найм и оплата сотрудников и персонала для Союза.
- Взаимодействие с правительственными и частными учреждениями.
- Назначение поощрительных призов за велосипедные гонки и торжественные мероприятия.
- Назначение пенсий и одноразовых денежных пособий от имени Союза.

У каждого должностного лица Комитета Союза в уставных документах подробно перечислялись его обязанности [1, с.10]. Помимо этого, Комитет Союза имел права на ряд санкций по отношению к члену общественной спортивной организации. Среди санкций присутствовали следующие меры:

- Словесное замечание.
- Письменное предостережение.
- Временное лишение участия в велосипедных гонках.
- Запись в штрафную книгу.
- Ограничение и лишение голоса на Общих собраниях Союза.
- Изгнание из членов Союза.

В итоге российская спортивная организация велосипедного спорта в дореволюционной России в уставных документах обладала эффективной и продуманной структурой органов

управления. Например, Комитет Союза имел самые широкие полномочия и мог вводить целый ряд санкций против действительных членов «Русского союза велосипедистов».



Рис. 1. Прогулка велосипедистов.

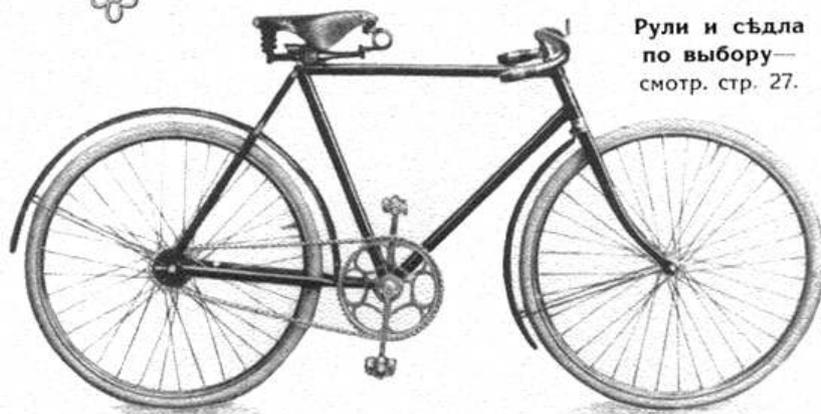
ФАБРИЧНЫЙ СКЛАДЪ и МАГАЗИНЪ **ПЕЖО** МОСКВА, Кузнецкий мостъ, д. Пер-
ваго Россійскаго Страхового О



„Пежо“ дорожный.

Модель А.

Съ прямой рамой.



Рули и сѣдла
по выбору—
смотри стр. 27.

Цѣна 160 рублей.

Рис. 2. Реклама велосипеда "Пежо".



Владивостокская стрѣлковая дружина. Стрѣлки-велосипедисты-развѣдчики, вмѣстѣ съ командиромъ, поручикомъ А. К. Плохотенко. Передъ отправленіемъ на развѣдку. По фот. авт. «Нивы».

Рис. 3. Стрелки-велосипедисты.



Рис. 4. Удостоверение велосипедиста.



Рис. 5. Эволюция велосипеда.

ЛИТЕРАТУРА

1. Проект устава «Русского союза велосипедистов» // Велосипедист и речной яхт-клуб. – 1892. – № 20(5 августа 1892 г.). – С. 8 – 10.

REFERENCES

1. Draft charter of the «Russian Union of cyclists» // Cyclist and river yacht club. – 1892. – №. 20 (August 5, 1892). – P. 8 – 10.

УДК 323.2
ББК 63я

ХИППИ ПРОТИВ ВОЙНЫ ВО ВЬЕТНАМЕ



Ботикова Виталия Андреевна

Магистрант
Воронежский государственный университет
[г. Воронеж].

E-mail: vbotikovaa@inbox.ru

Botikova V. A.

Master's student
Voronezh State University
[Voronezh].

Аннотация: В статье рассматривается роль хиппи в антивоенном движении, охватившем Соединенные Штаты Америки во второй половине XX в. Несмотря на свою аполитичность, хиппи являлись активными участниками выступлений против войны. Массовые мирные протесты против войны во Вьетнаме в конечном счете привели к изменению внешней политики США.

Ключевые слова: США, Вьетнам, Вьетнамская война, хиппи, марш на Вашингтон, антивоенное движение, контркультура, субкультура.

HIPPIES AGAINST THE VIETNAM WAR

Abstract: The article examines the role of hippies in the anti-war movement that swept the United States of America in the second half of the 20th century. Despite their apolitical nature, hippies were active participants in protests against the war. Massive peaceful protests against the Vietnam War ultimately led to a change in US foreign policy.

Key words: USA, Vietnam, Vietnam War, hippies, March on Washington, anti-war movement, counterculture, subculture..

5 августа 1964 г. в ходе операции «Пронзающая стрела» военные самолеты США атаковали Северный Вьетнам. Вьетнамская кампания стала одной из самых позорных страниц американской военной истории, но кроме того, она породила одни из самых мощных общественных движений в Америке – движение за мир, важными участниками которых стали участники субкультуры хиппи.

Период 1960-х в США был временем общественного беспокойства. Война Соединенных Штатов Америки во Вьетнаме, убийства видных политических деятелей, включая президента Кеннеди, расовые волнения привели в движение общественные силы.

Контркультура, зародившаяся в этот период, характеризовалась активной политизацией

молодежи, выступающей против истеблишмента. Бэби-бум, пришедшейся на период с 1946 по 1964 г., стал периодом наибольшей рождаемости в американской истории [1]. Дети, рожденные в начальный период бэби-бума, к 1960-м стали потенциальными участниками переосмысления курса политики Соединенных Штатов.

Экономический рост в послевоенный период позволил большей части поколения контркультуры выйти за рамки обеспечения материальных жизненных потребностей, которые занимали их родителей, выросших в эпоху Великой депрессии. Молодежь, избавленная от необходимости закрывать базовые потребности, активно протестовала с середины 1950-х – молодые люди выступали против расизма, поддерживали расширение гражданских прав и свободу слова [2].

Прямое вступление США в войну во Вьетнаме стало своеобразным водоразделом: американское общество делится на сторонников и противников войны. Студенческие антивоенные движения становятся одной из движущих сил протеста.

С началом активных военных действий Студенческий координационный комитет ненасильственных действий меняет направление деятельности с борьбы за гражданские права на выступления против войны.

Контркультура хиппи, возникшая в конце 1960-х и охватившая сотни тысяч молодых американцев по всей стране, достигла своего расцвета в этот период эскалации американского участия во Вьетнамской войне. Основным принципом, который исповедовали хиппи, стало отрицание насилия в любом его проявлении.

Хиппи, в отличие от других субкультур, не обладали четкой идеологией и не стремились участвовать в политике, предпочитая «политику без политики». Тем не менее, призыв на военную службу, инициированный правительством США, смог мобилизовать даже политически неактивных «детей цветов» и вывести их на американские улицы.

Хиппи не были революционерами – их протесты носили исключительно мирный характер. Хиппи открыто критиковали правительство США за участие в войне во Вьетнаме и призывали к мирным методам разрешения конфликта [3].

Поэт Аллен Гинзберг, представитель бит-поколения, предтечи хиппи, в эссе 1965 г. предложил протестующим раздавать цветы полицейским, прессе и зрителям маршей. Хиппи восприняли призыв буквально и на своих акциях не только раздавали цветы, но и вплетали их в волосы, носили одежду с цветочным принтом.

Самым радикальным поступком, приветствовавшимся движением, было сжигание призывных карточек и их передача чиновникам, призванная продемонстрировать неприятие войны обществом. Помимо этого, имели место акты гражданского неповиновения, включая сидячие забастовки на ступенях Пентагона, центрах призыва в армию и железнодорожных путях, перевозящих войска.

17 апреля 1965 г. в Вашингтоне произошла из самых масштабных антивоенных акций –

Марш против войны во Вьетнаме, объединивший от 12 до 25 тысяч человек. Нью-Йоркские хиппи принимали в ней активное участие.

Хиппи считали власть источником всех бед народа, главной из которых по праву считалась война во Вьетнаме. Самым ярким антивоенным выступлением хиппи стал марш Весенней мобилизации против войны во Вьетнаме 15 апреля 1967, совпавший по датам с Летом любви.

Студенты, прибывавшие в Сан-Францисктй район Хейт-Эшберина каникулах, чтобы поучаствовать в музыкальном фестивале в Монтерее и приобщиться к ставшему популярным из-за статей в San Francisco Examiner и San Francisco Chronicle движению хиппи.

Национальный комитет по прекращению войны во Вьетнаме, при помощи идеолога детей цветов Тимоти Лири, смог привлечь к участию в марше и участников фестиваля в Монтерее, и тех хиппи, которые до того оставались аполитичными. Более шестидесяти тысяч антивоенных демонстрантов, включая жену Мартина Лютера Кинга Коррету, прошли маршем по Сан-Франциско.

Движение за мир объединило хиппи и честных политиков, солдат, уже призванных на службу, но не желающих подчиняться, музыкантов, художников, врачей и архитекторов, мужчин и женщин, и с каждым днем оно росло в геометрической прогрессии.

В этот период в порту Сан-Франциско находились военные корабли с солдатами, которые должны были воевать в Юго-Восточной Азии. Хиппи помогали солдатам-уклонистам сделать поддельные документы, избежав тем самым призыва. Дети цветов верили, что общество на грани ненасильственной революции [4].

Действительно, общественное мнение способно существенно повлиять на политику государства, даже несмотря на существующие приемы управления общественным сознанием. Массовое антивоенное движение создавало напряженность в американском правительстве. Миллионы людей, выходящих на улицы, закрытые из-за забастовок университеты, СМИ, распространяющие фотографии с ужасами Вьетнамской войны все сильнее склоняли истеблишмент к мнению о том, что войска из Юго-Восточной Азии необходимо выводить [5].

Хиппи открыто критиковали правительство США за участие в войне во Вьетнаме и призывали к мирным методам разрешения конфликта. Они выступали за мир, любовь, свободу и протестовали против войны, которая, по их мнению, была противоречащей этим ценностям.

В результате давления общественности и активного участия граждан в антивоенных акциях, правительство США было вынуждено изменить свою политику и, наконец, завершить войну во Вьетнаме.

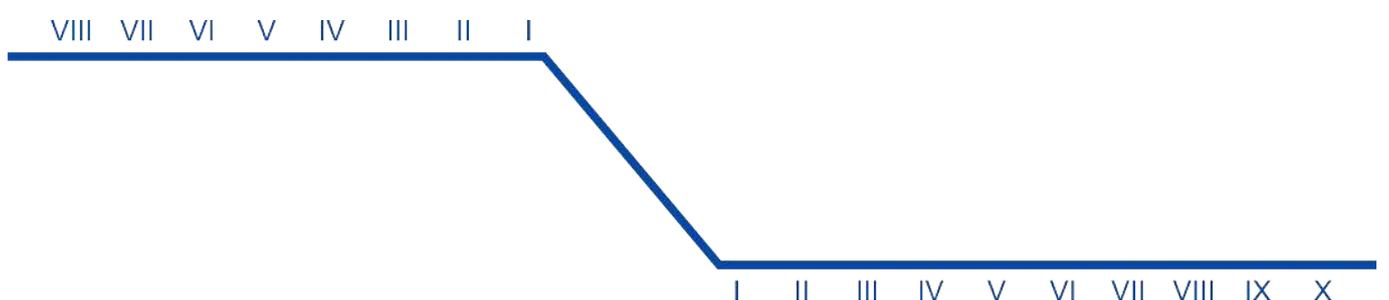




Рис. 1. Хиппи протягивает полицейским цветок.



Рис. 2. Протестующие хиппи собирают призывные карточки, чтобы передать их окружному прокурору Сесилу Пулу.

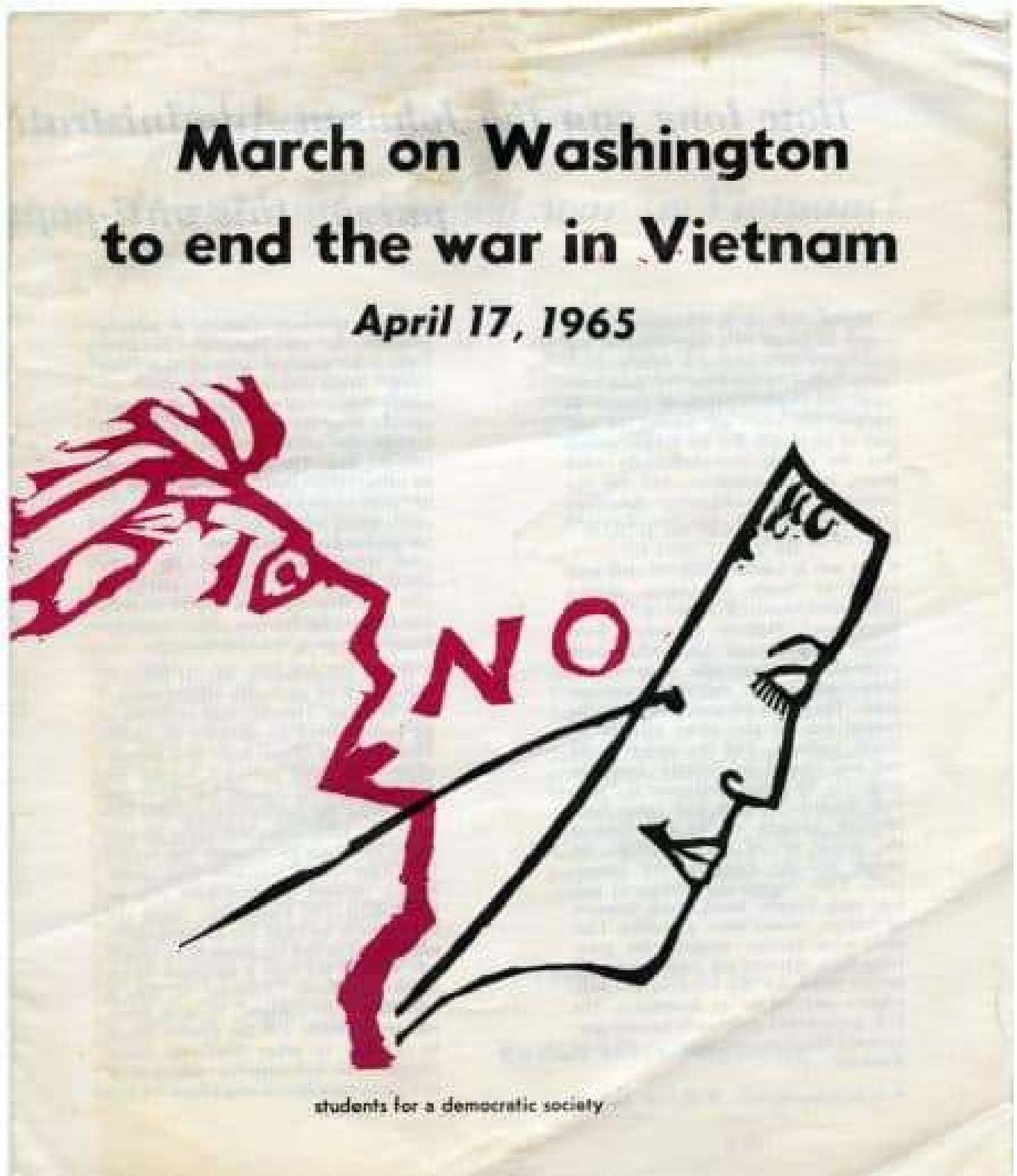


Рис. 3. Агитация на "Марш против войны во Вьетнаме".



Рис. 4. Антивоенные выступления в Сан-Франциско .



Рис. 5. Цветы, как символ мира на марше "Весенней мобилизации против войны во Вьетнаме".

ЛИТЕРАТУРА

1. Травкина Н. М. Нарастающий кризис американской семьи / Н.М. Травкина // Перспективы. Электронный журнал. – 2023. – №1 (32). – С. 74 – 91.
2. Фельдман А. Д. Деятельность американского студенческого движения и его влияние на ход Вьетнамской войны (1964-1973 гг.) / А.Д. Фельдман // Вестник БГУ. – 2020. – №2 (44). – С. 113 – 118.
3. Хойбнер Т. Вызов неприкаянных: Модные волны и молодежные течения - тедеы, хиппи, панки, рокеры- в зап. мире / Т. Хойбнер; - Москва : Мол. гвардия, 1990. - 301 с.
4. Кузнецов Д. В. «Тень» Вьетнама над Америкой: американское общественное мнение и использование военной силы США после войн во Вьетнаме (1973-2009 гг.) / Д. В. Кузнецов. - Санкт-Петербург : Нестор-История, 2016. – 732 с.

5. Kissinger H. Ending the Vietnam war: a history of America's involvement in and extrication from the Vietnam war. / H/ Kissinger. – New York. Touchstone, 2014. – 635 p.

REFERENCES

1. Travkina N.M. The growing crisis of the American family / N.M. Travkina // Perspectives. Electronic journal. – 2023. – No. 1 (32). – P. 74 – 91.
2. Feldman A.D. Activities of the American student movement and its influence on the course of the Vietnam War (1964-1973) / A.D. Feldman // Bulletin of BSU. – 2020. – No. 2 (44). – P. 113 – 118.
3. Heubner T. Calling the restless: Fashionable waves and youth movements - Teds, hippies, punks, rockers - in the West. world / T. Heubner; - Moscow: Mol. Guard, 1990. - 301 p.
4. Kuznetsov D.V. «The Shadow» of Vietnam over America: American public opinion and the use of US military force after the Vietnam War (1973-2009) / D.V. Kuznetsov. - St. Petersburg: Nestor-History, 2016. – 732 p.
5. Kissinger H. Ending the Vietnam war: a history of America's involvement in and extrication from the Vietnam war. / H/ Kissinger. – New York. Touchstone, 2014. – 635 p.

УДК 93/94
ББК 63.3(2)53

АРЕСТАНТСКИЕ РАБОТЫ НА АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В 1910 г.



Вольский Михаил Валентинович

Кандидат исторических наук.
Доцент кафедры истории, философии и социально-
политических дисциплин.
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный
аграрный университет имени императора
Петра I» [г. Воронеж].

E-mail: mv1973@bk.ru

Volsky M. V.

Candidate of Historical Sciences.
Associate Professor of the Department of History,
Philosophy and Socio-Political Disciplines.
Voronezh State Agrarian University named after
Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *вопросы истории использования труда арестантов для строительства крупных промышленных объектов в Российской Империи до 1917 г. имеют важное теоретическое и практическое значение для деятельности уголовно-исполнительной системы и жизни нашего общества сегодня в целом. Царское правительство уделяло пристальное внимание этим вопросам, так как дешевая рабочая сила осужденных могла находить широкое применение в различных сферах экономики страны. Данная установка практиковалась во времена Российской Империи, когда существовал такой институт наказания как каторга. Одним из видов тюремных работ получивших развитие после 1861 г. стали арестантские работы. Это был более гуманный вид тюремной деятельности заключенных, приговоренных к небольшим срокам за незначительные по степени тяжести преступления.*

Ключевые слова: *арестные работы, заключенный, надзиратель, преступление, наказание, тюрьма, железная дорога, Российская Империя.*

CONVICT WORK ON THE AMUR RAILWAY IN THE TRANS-BAIKAL REGION IN 1910

Abstract: *The issues of the history of the use of convict labor for the construction of large industrial facilities in the Russian Empire before 1917 have important theoretical and practical significance for the activities of the penal enforcement system and the life of our society today as a whole. The tsarist government paid close attention to these issues, as the cheap labor of convicts could be widely used in various sectors of the country's economy. This installation was practiced during the Russian Empire, when there was such an institution of punishment as penal servitude. One of the types of prison work that developed after 1861 was prison work. It was a more humane type of prison activity for prisoners sentenced to short terms for minor crimes.*

Key words: *arrest work, prisoner, warden, crime, punishment, prison, railway, Russian Empire.*

В 1879 г. в ходе проведения реформы тюремной системы в Российской Империи в составе Министерства внутренних дел было создано Главное тюремное управление, которое сосредоточило в своих руках все вопросы тюремной жизни. 6 января 1886 г. правительством был принят законодательный акт «О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов» [1, ст.344-371].

Государственный совет ограничился признанием возможности свести места заключения к четырем видам: каторжным тюрьмам, исправительным домам, тюрьме и арестным домам.

Следует отметить введение тюремного труда законом 6 января 1886 г. Этот закон допускал эксплуатацию труда заключенных частными подрядчиками и самой администрацией тюрьмы. Циркуляры Главного тюремного управления за 1880-е годы (циркуляр 25 апреля 1886 г. № 13, 3 марта и 14 декабря 1888г. № 6 и 21, 25 июня 1889 г. № 16 и др.) уточняли условия арестантского труда внутри тюремных помещений и вне их стен. Сословное деление заключенных долгое время предусматривало освобождение дворянства от принудительных работ. Остальные осужденные должны были выполнять различную по степени тяжести, подчас, монотонную работу, что считалось полезным для их содержания в местах исправления. Помимо тяжелых каторжных работ – строительство дорог, добыча руды, валка леса, труд заключенных применялся и в сельском хозяйстве. [2, с. 108].

В 1910 г. арестантские работы активно применялись при строительстве Амурской железной дороги в Забайкальской области. Так, например, в Забайкальскую область для работ по постройке Амурской железной дороги первая партия арестантов в составе 225 каторжных, прибыла в начале мая 1910 г.

Путь к месту работ проходил следующим образом: зимою от г. Читы до станции Стретенской по железной дороге 340 верст, от Стретенска до почтовой станции Часовенской, по льду реки Шилки – 231 верста, и от Часовенской до ст. Могочи по льду еще около 70 верст.

От Часовенской до ст. Топтугар на протяжении 27 верст к весне 1910 г. уже была устроена силами заключенных временная ветка железной дороги, но паровозного движения в то время еще не было установлено. От станции Могочи существовала временная колесная дорога только на протяжении 4 верст, далее до урочища Раздольного пролегал троп для верховой езды [2, с. 108].

Сложность положения передвижения здесь осужденных заключалась в том, что в летнее время, можно было сплавляться по реке на баржах или пароходах в течение суток. Хотя по берегу реки в скалах была проложена тропа для верховой езды, но арестантов водить этим путем было невозможно, так как этим путем с трудом могли пройти два-три привычных человека, причем расстояние по этой тропе приблизительно было около 400 верст. Центр арестантских и хозяйственных работ был устроен в пос. Раздольном, как центральном пункте всего подрядного участка строительства. Остальные бараки стали устраивать в различных пунктах по пути строительства.

Для помещения рабочих и технического надзора в Раздольном имелось два барака, цейхгауз, кузница и пять домиков, выстроенных вольными рабочими из казенного леса. Было также закуплено необходимое продовольствие и снаряжение для обеспечения производимых работ.

Таким образом, было сделано все необходимое для встречи первой партии арестантов. Исполнял обязанности начальника строительства Н.И. Савицкий.

В Александровской каторжной тюрьме он выбрал для работ 410, по его прежней службе ему лично известных, арестантов. Удачный выбор этих арестантов сделал возможным, что Савицкий при исключительно трудной обстановке, в которой находились организуемые им, работы, в глухой тайге, при отсутствии военного караула, смог удачно организовать работы на подрядном участке.

Первую сформированную им партию, в числе 225 человек, Савицкий привел сам лично при невероятно трудных условиях из-за плохих путей сообщения, в Раздольное, в начале мая, а вторая партия прибыла туда же 30 мая 1910 г. [3, с. 215].

Самое необходимое перевозилось по очереди девятью вагонетками при помощи лошадей, с большими хлопотами и затруднениями. Это обстоятельство заставило Савицкого спешно купить в Благовещенске пять вагонеток, по получении которых стало возможным, кроме получаемых в очередь железнодорожных вагонеток, выпускать ежедневно пять своих. Этим перевозка грузов значительно ускорилась.

Так, например, благодаря самоотверженной службе старшего надзирателя Трофименко, которому поручено было окарауливать и переотправлять эти грузы, ничего не потерялось, не испортилось, но в Раздольное весь груз был доставлен лишь через полтора месяца.

Между ст. Могочи и поселком Раздольным, три раза прекращалось сообщение ввиду трудных погодных условий. О постройке временной ветки шли переговоры. Перевозка припасов в Раздольное из Могочи, доставленных туда зимним путем, и купленных у купца Труфанова, осложнялась тем, что не было подходящего транспорта. К тому же дороги по пути постоянно размывались дождями и становились непроходимыми для лошадей. В конце июня проливные дожди закончились большим наводнением, что привело к размыву построенной насыпи и практически всех дорог.

Жители поселка и арестанты были выведены в гору, где пробыли под открытым небом более суток. В это время прибыла в Часовенскую новая партия арестантов – 180 чел. из Иркутска и 227 чел. из Нерчинской каторги. [4, с. 315].

Осужденные вынуждены были ожидать хорошей погоды, чтобы наладить для себя и обоза мосты и гати. Это замедление и погода достаточно отразились на темпах строительства железной дороги. Новые партии арестантов негде было размещать, в хозяйственном отношении они были не обеспечены всем необходимым.

Вполне естественно, что в подобной ситуации – без надежных тюремных стен и воинского караула, увеличилось число побегов со строительства. Однако не все арестанты были настроены к побегу. Многие активно работали на стройке, были среди арестантов и хорошие мастера – кузнецы,

плотники, каменщики и пр.

Отдельно необходимо отметить деятельный организаторский талант, энергию и исключительную преданность делу начальника строительства Савицкого. Во многом благодаря ему работы наладились удачно.

Прибывшие следом еще две партии арестантов расположились во временках типа землянок, готовили сами себе провизию на кострах. При этом все осужденные жили в крайне тяжелых условиях, в болотистой местности, работали по колено в воде. Несмотря на это работы продвигались вперед, параллельно шло оборудование тюремного поселка и организация хозяйства.

К началу августа 1910 г. были возведены арестантские бараки и мастерские, лесопилка, смолокурный завод, кузница, сапожная мастерская. Кроме того, силами арестантов был устроен обширный огород, арендованы луга под покосы.

Прибывшие совместно с арестантскими командами начальник Амурской экспедиции шталмейстер Н.Л. Гондатти и начальник управления по сооружению железных дорог действительный статский советник Е.Д. Вурцель дали самый лестный отзыв о постановке арестантских работ.

В книге команды подрядного участка инженер Вурцель сделал следующую запись: «Не ожидал и не мечтал увидеть подобный порядок работ, имея в виду вопрос об организации арестантского труда, предположения оправдались в такой мере, как это обнаружилось при осмотре работ 2 августа 1910 г.» [3, с. 215].

Посетивший также в начале августа 1910 г. арестантские станы на 3-ем участке строительства железной дороги инспектор Главного тюремного управления действительный статский советник Сементовский остался очень доволен работой Савицкого.

К несчастью, однако, Савицкий 13 августа 1910 г. покончил свою жизнь самоубийством, по заключению врачей, в припадке острого душевного расстройства. Арестанты были очень расположены к Савицкому и на месте его смерти и могиле его они построили на свои заработанные суммы часовню, в которой был поставлен прекрасной работы образ, пожертвованный одним из инженеров – строителей дороги.

После кратковременного заведывания делами строительства помощником Кржижановским во временное заведывание командой, по распоряжению Военного Губернатора Забайкальской области генерал-майора Косова, кстати недоверчиво относившегося к Савицкому, вступил недавно прибывший в Раздольное помощник начальника одной из тюрем Нерчинской каторги Егоров. В конце августа 1910 г. к месту строительства прибыл возвращавшийся из Амурской области инспектор Главного Тюремного Управления действительный статский советник Сементовский. При его активном участии и было заключено успешное соглашение с торговым домом «Андоверов с сыновьями» на поставку в зимний сезон в Раздольное всех необходимых продуктов: продовольствия, фуража и разных товаров для тюремной лавочки, открытой в Раздольном. Этим договором была, наконец удачно урегулирована хозяйственная часть проходящего строительства ж/д ветки.

В дальнейшем были также решены вопросы медицинского обеспечения арестантов из расчета привлечения местных медиков и вопросы окарауливания, с использованием регулярных воинских формирований, в т.ч. из числа местного казачества.

Таким образом, строительство Амурской железной дороги пошло более быстрыми темпами и в указанный период было проложено более 200 верст [4, с. 238].

Интересно отметить тот факт, что с 1893 г. в официальном журнале «Тюремный вестник», издаваемом Главным тюремным управлением Министерства внутренних дел Российской Империи систематически публиковались отчеты по различным губерниям о производстве различных работ арестантами. Это были обзоры, рассказывающие о земледелии, скотоводстве, рыболовстве, бортничестве, различных сельхоз ремеслах (выделка кож, ковроткачество, суконная выделка, изготовление сельхоз инвентаря и пр.) [4, с. 314]. При этом руководством пенитенциарного ведомства страны предлагалось развитие данного доходного вида деятельности среди заключенных в различных губерниях России. Работы арестантские подразделялись на внутренние и внешние.

Надо сказать, что в ряде губерний Российской Империи были созданы различные учреждения для организации труда заключенных. Так, в различные периоды были учреждены – Уфимское общество земледельческих колоний и ремесленных приютов, Курское общество земледельческо-ремесленной исправительной колонии для несовершеннолетних, Симбирская школа садоводства и огородничества и др., которые ведали вопросами сельхоз труда арестантов [2]. Поэтому можно сказать, что использование труда арестантов на строительстве Амурской железной дороги не было столь единичным примером.

Таким образом, правительственные органы власти Российской Империи в начале XX в. активно стремились реорганизовать тюремные учреждения, отрегулировать функционирование эффективной системы исполнения наказаний в целом. Предпринимался ряд попыток активного использования труда арестантов в различных сферах хозяйства в стране. Здесь подчас использовался и зарубежный пенитенциарный опыт (например, создание сельхоз колоний и ж/д строительство в США и Франции).



Рис. 1. Карта Амурской железной дороги.



Рис. 2. Арестанты на строительстве железной дороги.



Рис. 3. Западная часть Амурской железной дороги.



Рис. 4. Узкоколейная железная дорога в Забайкалье.



Рис. 5. Кузнечная мастерская тюремного ведомства в пункте работ версты 103-й.

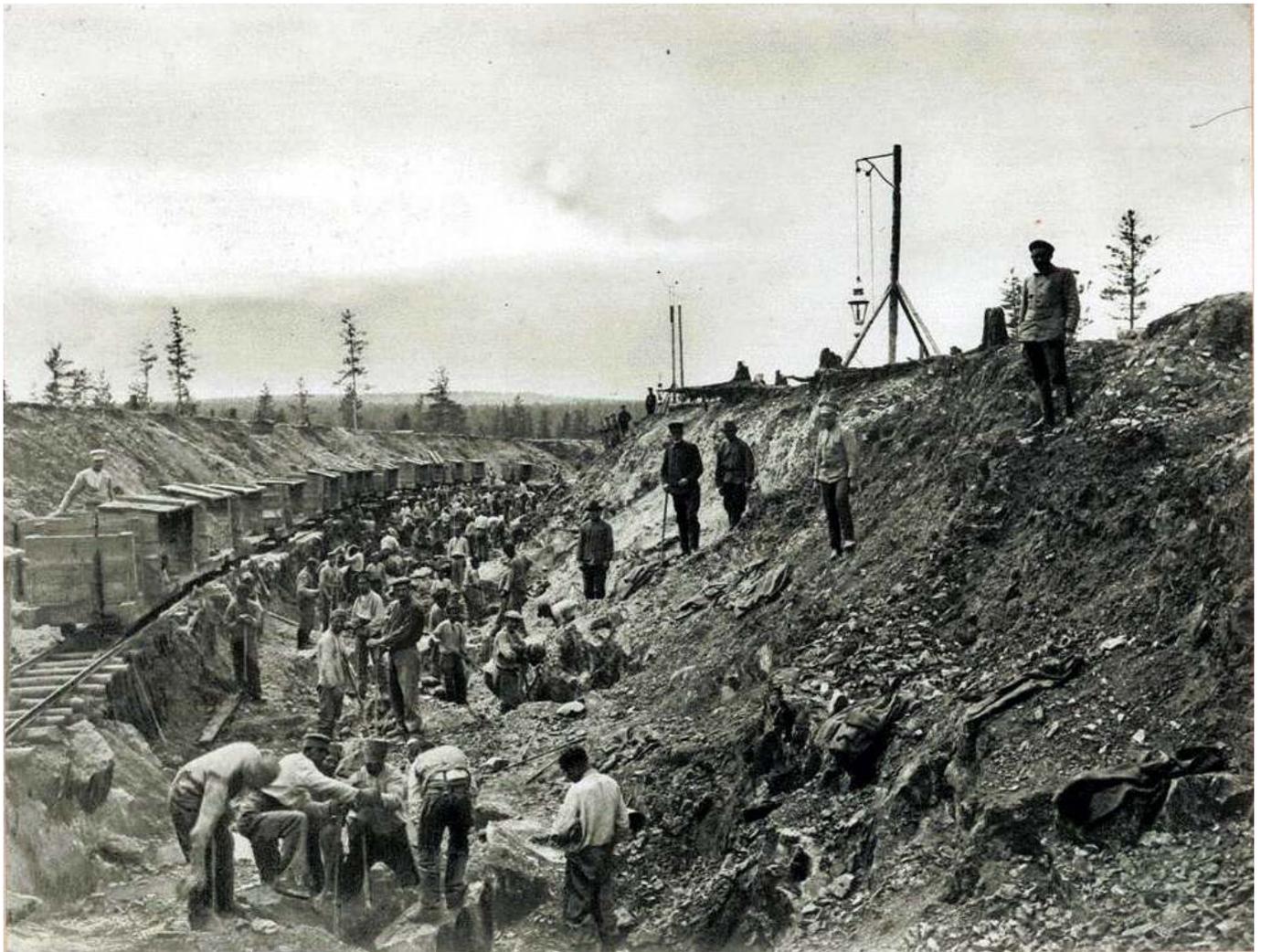


Рис. 6. Разработка трудом арестантов выемки версты 516-й.

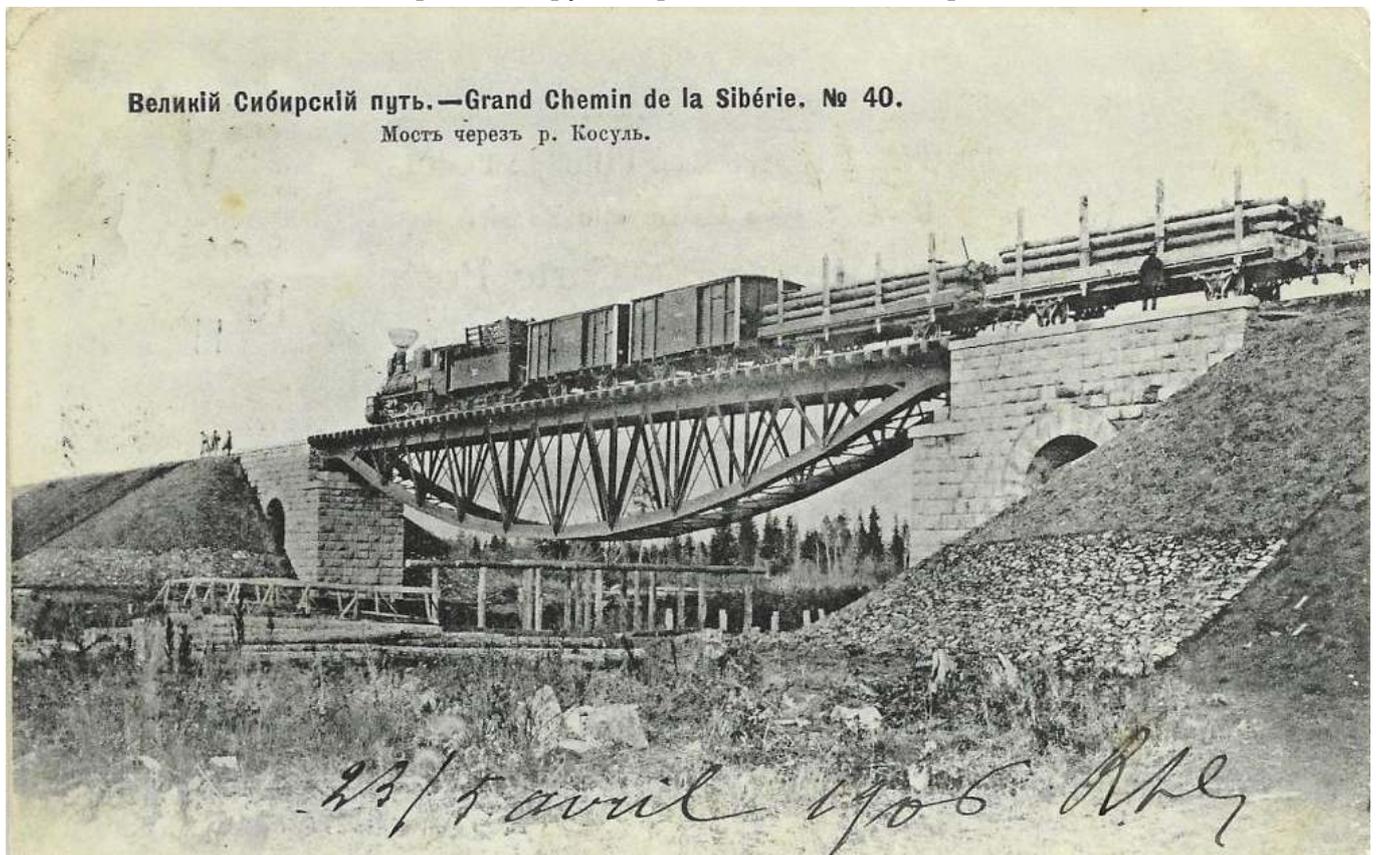


Рис. 7. Великий Сибирский путь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Свод Законов Российской Империи. Собр. 3-е. 1881-1913. Изд.1890. Т.14. Свод учреждений и уставов о содержащихся под стажей. Гл.6. О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов.
2. Гернет М.Н. История царской тюрьмы / М.Н. Гернет. Т.2. – М.: Гос. изд-во, 1961. – 324 с.
3. Арестантские работы при сооружении Амурской железной дороги./Издание Главного тюремного управления, СПб.: Типография СПб. тюрьмы, 1912.
4. //Тюремный вестник. – 1910. – № 4.

REFERENCES:

1. Code Of Laws Of The Russian Empire. SOBR. 3-E. 1881-1913. Ed. 1890. Vol. 14. Code of institutions and charters on those held under probation. Chapter 6. on the employment of prisoners in work and on the distribution of income received from this.
2. Gernet M. N. History of the Tsar's prison / M. N. Gernet, Vol. 1. - Moscow: State publishing house, 1961. - 324 p.
3. Convict work during the construction of the Amur Railway./Publication of the Main Prison Administration, St. Petersburg: Printing House of St. Petersburg Prison, 1912.
4. //Prison Bulletin. – 1910. – № 4.

УДК 908
ББК 63.3(2)631-75

КАК НАДО БЫЛО ПОКУПАТЬ СПОРТИВНУЮ РОССИЙСКУЮ ЯХТУ В КОНЦЕ XIX в. (НА МАТЕРИАЛАХ СПОРТИВНОГО ИЗДАНИЯ «ВЕЛОСИПЕДИСТ И РЕЧНОЙ ЯХТ-КЛУБ»)



Гостев Руслан Георгиевич

Доктор исторических наук,
профессор, ведущий научный сотрудник.
АНО ЦРНИК «РУБЕЖИ ИСТОРИИ»
[г. Воронеж].

E-mail: rus-1945@mail.ru

Gostev R. G.

Doctor of Historical Sciences,
Professor, Leading Researcher
ANO CRNIK «FRONTIERS OF
HISTORY» [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает профессиональные советы, которые давал спортивный журнал «Велосипедист и речной яхт-клуб» любителям водного спорта в конце XIX в. при приобретении яхты. В исследуемый исторический период в столичных и губернских российских городах распространились яхт-клубы, активно развивавшие среди местного населения гребной и парусный водный спорт.*

Кроме того, уделяется внимание истории становления отечественной спортивной журналистики и организации спортивной жизни населения конце XIX в.

Ключевые слова: *спортивная жизнь, приобретение яхты, советы профессионального спортсмена, столичный и губернские яхт-клубы, корпус прогулочной яхты, спортивный журнал «Велосипедист и речной яхт-клуб», диагональное жесткое крепление, российская провинция, местное население, массовый спорт, спортсмен-любитель, материал на строительство маломерного судна, речной и парусный водный спорт.*

HOW IT WAS NECESSARY TO BUY A RUSSIAN SPORTS YACHT AT THE END OF THE XIX CENTURY (BASED ON THE MATERIALS OF THE SPORTS PUBLICATION «CYCLIST AND RIVER YACHT CLUB»)

Abstract: *The article examines the professional advice given by the sports magazine «Cyclist and River Yacht Club» to water sports enthusiasts at the end of the XIX century when purchasing a yacht. During the historical period under study, yacht clubs spread in the capital and provincial Russian cities, actively developing rowing and sailing water sports among the local population.*

In addition, attention is paid to the history of the formation of national sports journalism and the organization of sports life of the population at the end of the XIX century.

Key words: *sports life, yacht purchase, tips of a professional athlete, metropolitan and provincial yacht clubs, the hull of a pleasure yacht, sports magazine «Cyclist and river yacht Club», diagonal rigid fastening, Russian province, local population, mass sports, amateur athlete, material for the construction of a small vessel, river and sailing water sports.*

К концу XIX в. губернские и столичные яхт-клубы начинают становиться настоящими центрами развития парусного и гребного водного спорта. Проводятся всероссийские водные

соревнования и другие спортивные мероприятия. Любой отечественный яхт-клуб в исследуемый исторический период имел маломерные суда двух видов:

1. Парусные и гребные маломерные суда яхт-клуба.
2. Частновладельческие парусные и гребные маломерные суда.

Надо отметить, что содержание частной яхты обходилось достаточно дорого, т.к. включало постоянный ремонт и плату за стоянку у пирса яхт-клуба. Несмотря на это, количество частных гребных и парусных судов неуклонно росло.

Поэтому спортивный журнал «Велосипедист и речной яхт-клуб» на своих страницах дал отечественным любителям водного спорта целый ряд полезных советов для покупки частновладельческого парусного и гребного маломерного судна:

- Желательно покупать маломерное судно без зазора между двумя бортами для вентиляции, т.к. в данном случае корпус значительно слабее по прочности.

- Замки, соединяющие борта маломерного судна, должны для улучшения его мореходных качеств находиться на одной линии.

- Необходимо обращать внимание на диагональные крепления между бортами маломерного судна, т.к. их наличие может затормозить ходовые качества.

- Материалом для строительства маломерного судна лучше выбирать ель. Дело в том, что данное дерево в отличие от сосны меньше подвержено процессу гниения.

- Рангоут, т.е. элементы для несения парусов маломерного судна, не должен испытывать в критических точках предельного напряжения от парусного оснащения.

- При установке парусов на маломерное судно надо проверить их на наличие черных точек являющихся несомненным признаком гниения.

- Снасти маломерного судна должны обладать приятным смолистым запахом свидетельствующим об их тщательном просмолении.

- Тросы и цепи маломерного проверяются при его покупке подвешиванием предельного веса [1, с.13].

Таким образом, можно утверждать, что благодаря развитию столичных и губернских яхт-клубов в Российской Империи в конце XIX в. сложилось массовое спортивное сообщество. Причем любители парусного и гребного водного спорта предпочитали не только пользоваться маломерными судами яхт-клубов, но и приобретали в собственность частные яхты. Поэтому спортивный журнал «Велосипедист и речной яхт-клуб» стал публиковать полезные советы для спортсменов-любителей по покупке парусного или гребного маломерного судна.

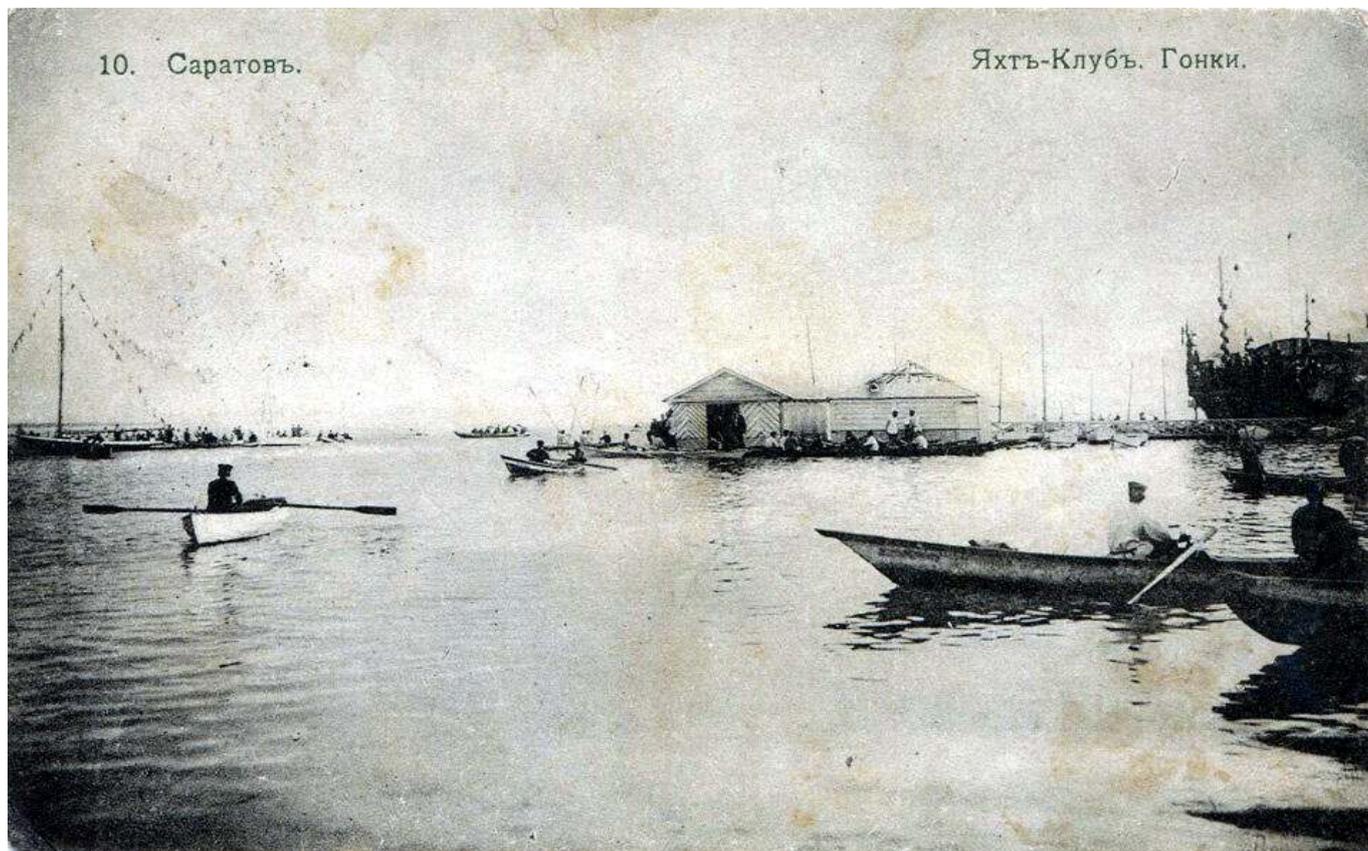


Рис. 1. Гребные гонки в Саратове.



Рис. 2. Киевский яхт-клуб.



Рис. 3. Николаевский яхт-клуб.



Рис. 4. Прогулка под парусом по реке Волга.



Гребная гонка в петербургском рѣчномъ яхт-клубѣ 1-го іюля т. г. Участники гонокъ и члены петербургскаго гребного общества и рѣчнаго яхт-клуба. По фот. К. Будда авт. «Нивы».

Рис. 5. Участники гребной гонки в столичном речном яхт-клубе.

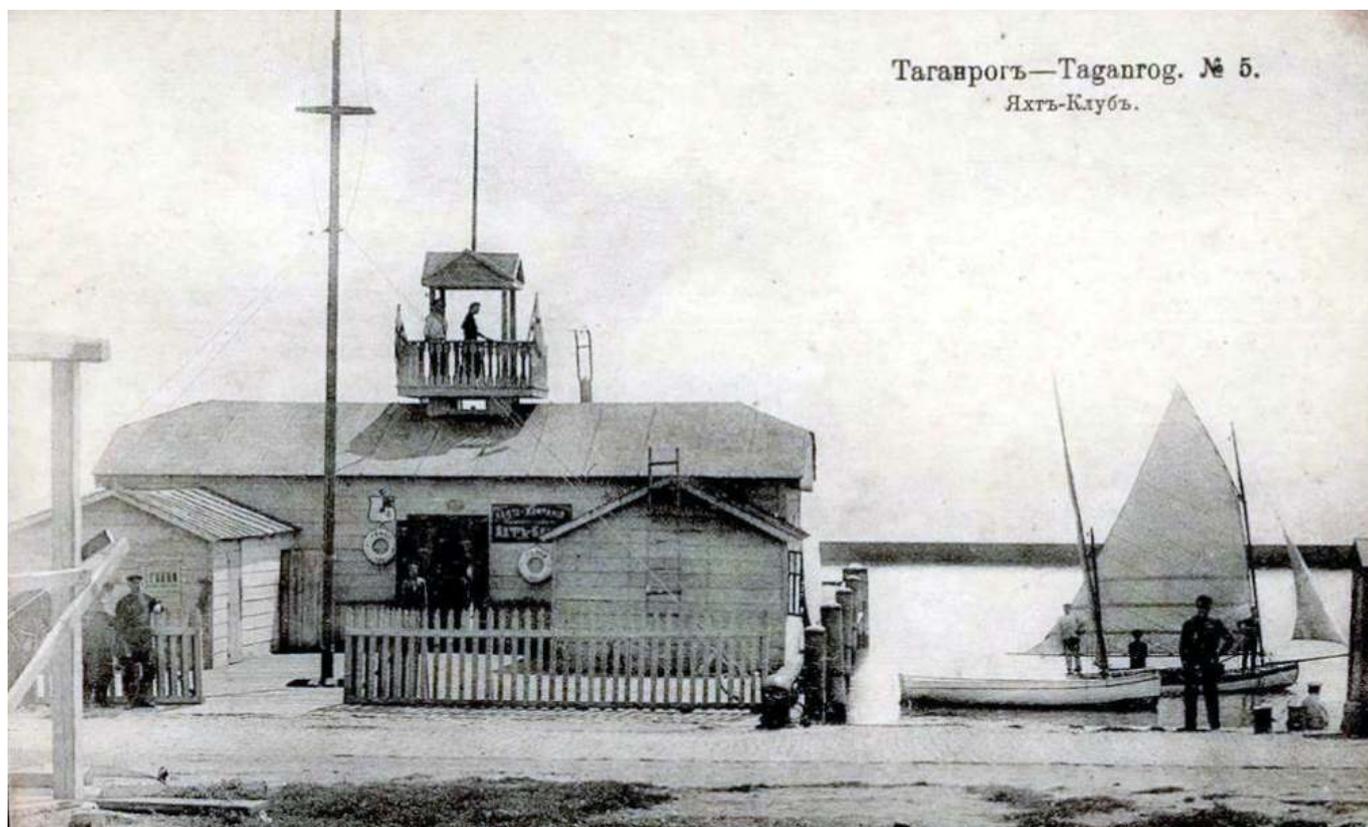
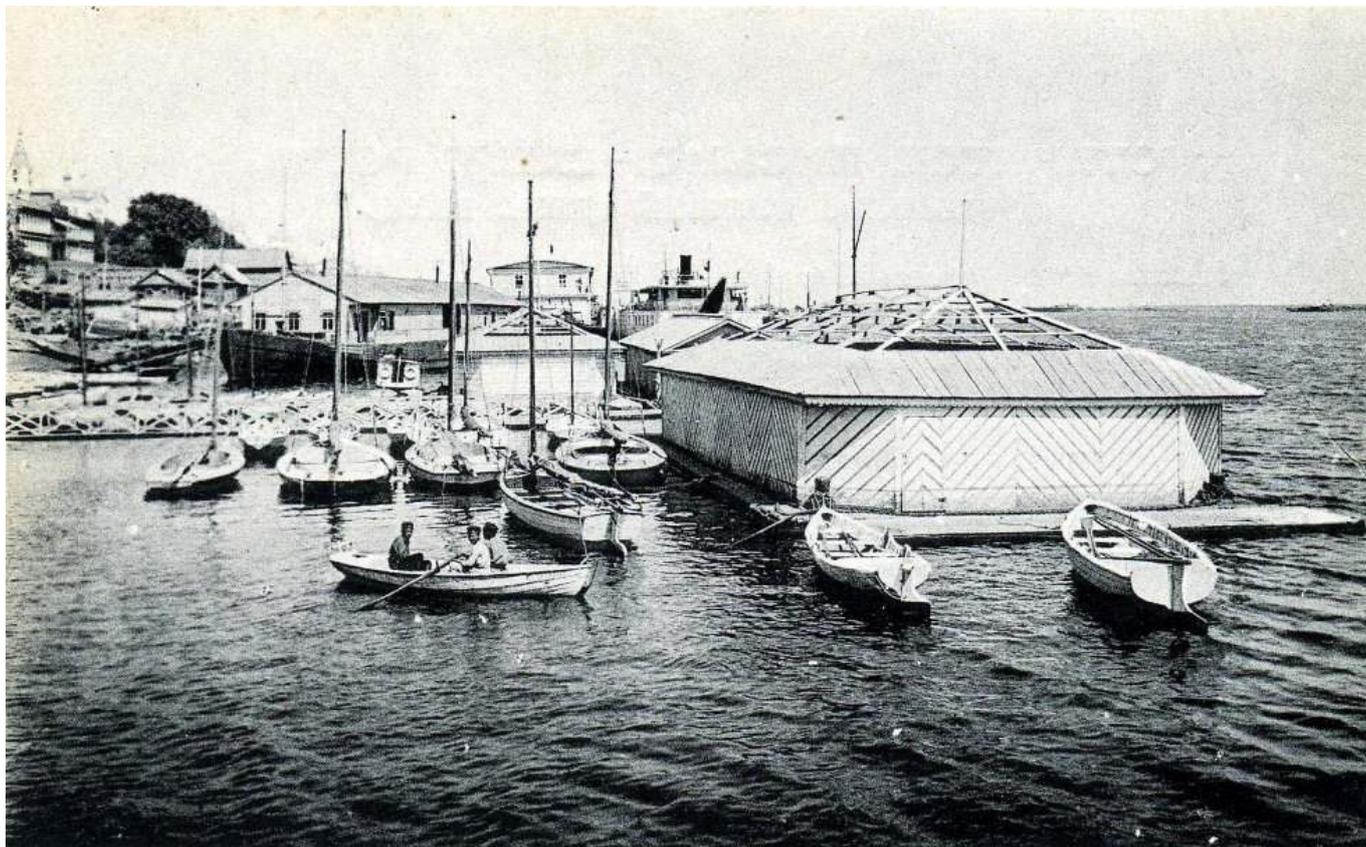


Рис. 6. Яхт-клуб в Таганроге.



Саратовъ. Пристань Яхтъ клуба.

Рис. 7. Яхты на пристани в Саратове.

ЛИТЕРАТУРА

1. На что следует обращать особое внимание при покупке яхты // Велосипедист и речной яхт-клуб. – 1892. – № 20(5 августа 1892 г.). – С. 13.

REFERENCES

1. What should you pay special attention to when buying a yacht // Cyclist and river Yacht Club. – 1892. – № 20 (August 5, 1892). – P. 13.

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

ПОЧТОВЫЕ КАРТОЧКИ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ, КАК СРЕДСТВО ВОЕННОЙ ПРОПАГАНДЫ НА РОССИЙСКОМ ИМПЕРАТОРСКОМ ФЛОТЕ



Ливенцев Дмитрий Вячеславович

Доктор исторических наук, профессор.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: liva2006@yandex.ru

Liventsev D. V.

Doctor of historical sciences, professor.
Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает использование почтовых карточек во время Первой мировой войны как средство военной пропаганды на Российском Императорском флоте.*

Отдельно уделяется внимание проблеме организации пропагандисткой работы в русской армии и флоте среди военнослужащих в исследуемый исторический период.

Ключевые слова: *Российская Империя, русская армия, русский флот, Первая мировая война, военная пропаганда, почтовая карточка, Тройственный союз, Антанты, Н. О. фон Эссен, И. К. Григорович, К. Ф. Крючков, император Николай II, Праздник Пасха, детские образы, общественное мнение, командование флота, офицеры флота, нижние чины флота, Вторая Отечественная война.*

POSTCARDS DURING THE FIRST WORLD WAR AS A MEANS OF MILITARY PROPAGANDA IN THE RUSSIAN IMPERIAL NAVY

Abstract: *The article examines the use of postcards during the First World War as a means of military propaganda in the Russian Imperial Navy.*

Special attention is paid to the problem of organizing propaganda work in the Russian army and Navy among military personnel in the historical period under study.

Key words: *Russian Russian Empire, Russian army, Russian Navy, World War I, military propaganda, postcard, Triple Alliance, Entente, N. O. von Essen, I. K. Grigorovich, K. F. Kryuchkov, Emperor Nicholas II, Easter holiday, children's images, public opinion, fleet command, fleet officers, lower ranks fleet, the Second World War.*

В во время Первой мировой войны были распространены как одно из средств военной пропаганды почтовые карточки. Почтовые карточки в военной пропаганде активно использовали государства Антанты и Тройственного союза. Почтовая карточка в той или иной мере формировала общественное мнение населения воюющих стран.

Надо отметить, что российские пропагандисты эксплуатировали несколько обязательных

тем:

- Участие императорской семьи в боевых действиях или поздравление императора Николая II русского война с праздником Пасхи [1, с. 262].
- Герои Первой мировой войны или казак К.Ф. Крючков уничтожающий германский кавалерийский разъезд [1, с. 132].
- Художественные образы детей или мальчик после ранения прогуливающийся с сестрой милосердия [1, с. 240].

Если говорит об императорской семье, то популярностью пользовался образ Николая II поздравлявшего русских войнов с религиозными праздниками, например, с Пасхой. Подвиги олицетворял казак К.Ф. Крючков, который 30 июля 1914 г., вместе с четырьмя однополчанами, уничтожил в сабельной сшибке взвод из пятнадцати немецких конных егерей. Кстати, потом его подвиг размножили для российского населения, включая обертки конфет и спичек, а количество убитых германских кавалеристов росло в геометрической прогрессии.

Сложнее в деле военной пропаганды в почтовых карточках обстояло с Российским Императорским флотом. Здесь в отличие от русской армии можно назвать считанные единицы пропагандистских почтовых карточек:

1. Почтовая карточка «Защитники Родины» (автор А.Л. Кононова, 1914 г.) [1, с. 127].
2. Почтовая карточка «Слава Героям!» (4 апреля 1915 г.) [1, с. 264].
3. Почтовая карточка «Привет герою!» [1, с. 266].
4. Почтовая карточка в память о Второй Отечественной войны [1, с. 272].

Почтовая карточка «Защитники Родины» затрагивала личности двух выдающихся российских флотоводцев – военно-морского министра, адмирала И.К. Григоровича и командующего Балтийским флотом адмирала Н.О. фон Эссена.

Нельзя не отметить, что все остальные почтовые карточки периода Первой мировой войны – «Слава Героям!», «Привет герою!» и почтовая карточка в память Второй Отечественной войны носили исключительно общий художественный характер и не конкретизировали подвиг офицеров и нижних чинов Российского Императорского флота.

Таким образом, почтовые карточки в военной пропаганде периода Первой мировой войны не отразили в достаточной мере участие в боевых действиях моряков Российского Императорского флота. При этом большая часть военной пропаганды в почтовых карточках по объективным причинам досталась российским сухопутным вооруженным силам.



Рис. 1. Почтовая карточка "В память Второй Отечественной войны".



Рис. 2. Почтовая карточка "Привет герою!".



Рис. 3. Почтовая карточка "Защитники Родины".



Рис. 4. Почтовая карточка "казак К. Крючков".



Рис. 5. Почтовая карточка "Мне с сестрицей утешенье погулять после раненья".



Рис. 6. Почтовая карточка "Слава Героям!".



Рис. 7. Почтовая карточка "Христов Воскресе!".

ЛИТЕРАТУРА

1. Почтовая карточка на службе военной пропаганды. Первая мировая война [Изоматериал]: Из собрания государственного музея истории Санкт-Петербурга. – СПб.: ГМИ СПб., 2018. – 352 с.

REFERENCES

1. A postcard in the military propaganda service. World War I [Izomaterial]: From the collection of the State Museum of the History of St. Petersburg. – St. Petersburg: GMI St. PETERSBURG, 2018. – 352 p.

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

ДУХОВНО-ПРАВСТВЕННЫЕ СПОРТИВНЫЕ ЦЕННОСТИ В ЭПОХУ СТАНОВЛЕНИЯ РОССИЙСКОГО ФУТБОЛА В НАЧАЛЕ XX в. (НА ПРИМЕРЕ ФУТБОЛЬНОГО МАТЧА МЕЖДУ МОСКОВСКОЙ ФУТБОЛЬНОЙ ЛИГОЙ И СБОРНОЙ НОРВЕГИИ)



Павленко Андрей Игоревич

Кандидат исторических наук, преподаватель.

Челябинское высшее военное авиационное

Краснознаменное училище штурманов.

Филиал Военного учебно-научного центра Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина»

[г. Челябинск].

E-mail: belgorod764@yandex.ru

Аннотация: *В начале XX в. на территории Российской Империи появляется пришедший из Великобритании новый вид спорта – футбол. С опорой на местные общественные организации возникают первые любительские футбольные лиги, строятся футбольные поля и разрабатываются правила игры в мяч. Затем начинаются сначала внутригородские, а после и футбольные матчи между командами разных российских губерний. Постепенно формируется всероссийское футбольное сообщество. Наконец, русские футболисты играют первые товарищеские матчи на международном уровне. Именно первые международные футбольные матчи способствовали обретению спортивного духа и нравственной целеустремленности при защите цветов национальной сборной в состязаниях с иностранными командами. Один из таких футбольных матчей и рассматривает данная научная статья.*

Ключевые слова: *всероссийское футбольное движение, духовно-нравственные спортивные ценности, спортивные общественные организации, Московская футбольная лига, спортивная газета «Футболист», репортаж о футбольном матче, правила игры, сборная Норвегии, командная игра, спортивный результат, Международный футбольный матч.*

SPIRITUAL AND MORAL SPORTS VALUES IN THE ERA OF THE FORMATION OF RUSSIAN FOOTBALL IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY (USING THE EXAMPLE OF A FOOTBALL MATCH BETWEEN THE MOSCOW FOOTBALL LEAGUE AND THE NORWEGIAN NATIONAL TEAM)

Abstract: *At the beginning of the twentieth century, a new sport appeared on the territory of the Russian Empire, football, which came from Great Britain. With the support of local public organizations, the first amateur football leagues are emerging, football fields are being built and the rules of the ball game are being developed. Then the inner-city matches begin first, and then football matches between teams from different Russian provinces. The All-Russian football community is gradually being formed. Finally, Russian football players are playing their first friendly matches at*

the international level. It was the first international football matches that helped to gain the sporting spirit and moral determination in defending the colors of the national team in competitions with foreign teams. One of these football matches between the Moscow Football League and the Norwegian national team is considered by this scientific article.

Key words: *International football match, rules of the game, spiritual and moral sports values, sports public organizations, Moscow Football League, sports newspaper «Footballer», report on a football match, the Norwegian national team, the All-Russian football movement, team play, sports result.*

Футбол как игра пришел в Россию в начале XX в. из Великобритании. Сначала новый вид спорта объединял нескольких энтузиастов. Однако новости о новой командной игре достаточно быстро распространились в российских губерниях. В исследуемый исторический период настоящими центрами культурной и спортивной жизни в Санкт-Петербурге и губернских городах являлись речные и морские яхт-клубы [5, с. 11 – 12]. Впоследствии инфраструктура и спортсмены яхт-клубов помогли созданию советского спорта в первые годы большевиков у власти [9, с. 158 – 159].

Конечно, основными соревнованиями в яхт-клубах были водные виды спорта и дальние путешествия на яхтах [1, с. 48 – 49]. Однако при главных зданиях яхт-клубов их посетители играли в шахматы, бильярд, крокет и лаун-теннис [4, с. 71 – 72]. Закономерно, что именно яхт-клубы способствовали становлению российского футбола в начале XX в.

Давайте посмотрим, как происходил данный процесс на примере Воронежского Петровского яхт-клуба. Изначально один из членов яхт-клуба приобрел несколько футбольных мячей и правила игры в Санкт-Петербурге [6, с. 49 – 50]. По возвращению в Воронеж, энтузиаст вместе с друзьями организовал строительство футбольного поля около главного здания Воронежского Петровского яхт-клуба [8, с. 37 – 38]. Потом члены яхт-клуба поделились на две футбольные команды – Синие и Белые. Через несколько лет уже районы города Воронежа проводили между собой футбольные матчи. Подобным образом английский футбол пришел в Российскую Империю [7, с. 42 – 43].

В начале XX в. начинают формироваться всероссийские футбольные состязания. Более того, русские любительские футбольные команды играют первые матчи на международном уровне. К сожалению, первый опыт международных встреч не всегда был успешным. Поэтому, каждый новый футбольный матч с иностранной командой способствовал повышению престижа российского футбола.

Например, в 1913 г. сборная Московской футбольной лиги ждала сборную Норвегию для проведения товарищеского матча. Надо сказать, что еще до начала запланированных матчей они вызвали сильный ажиотаж среди отечественных футбольных болельщиков. Популярная спортивная газета «Футболист» вышла с заметкой по поводу предстоящего футбольного матча между сборной Московской футбольной лиги и сборной Норвегии, приглашенной по инициативе комитета российской спортивной общественной организации.

Спортивная газета обращала внимание читателей, что комитет Московской футбольной лиги обычно приглашал иностранные сборные для обучения российских команд игре в футбол. Однако в

случае со сборной Норвегии сборная Московской футбольной лиги впервые рассчитывает на победу в международном матче. В газете выражалась надежда на удачный успех матча с иностранной командой, т.к. все предыдущие международные встречи сборной Московской футбольной лиги были проиграны [3, с. 2].

Значительную роль в формировании новой российской сборной сыграл британский тренер Артура Гаскелл. Англичанин в прошлом сам являлся профессиональным игроком футбольной лиги и был специально приглашен в Россию для улучшения ситуации в отечественном футболе.

Нельзя не отметить, что перед самым футбольным матчем Комитет Московской футбольной лиги провел значительную работу по организации международного спортивного мероприятия. В Москву из Норвегии прибыла целая спортивная делегация. Причем приезд норвежской футбольной сборной вместе с официальной спортивной делегацией можно назвать серьезным достижением руководства комитета Московской футбольной лиги в рамках международного сотрудничества.

25 августа 1913 г. (дата по старому стилю – Авт.) при плохой погоде состоялся исторический матч между сборной Московской футбольной лиги и сборной Норвегии. На поле вышли русские и норвежские футболисты. Сборная Московской футбольной лиги выступала в ярких красных футболках. С первых минут матча, как свидетельствует репортаж, опубликованный в спортивной газете «Футболист», сборная Московской футбольной лиги начинает атаковать ворота сборной Норвегии [2, с. 2].

Однако норвежские футболисты ответили острой контратакой, которая могла завершиться взятием ворот. В ответ на седьмой минуте со штрафного футболисты сборной Московской футбольной лиги неожиданно для норвежцев открыли счет матча.

Сборная Норвегии после пропущенного гола имела сразу несколько опасных моментов, но они не завершились взятием ворот сборной Московской футбольной лиги. Под аплодисменты многочисленной публики, смотревшей футбольный матч, голкипер сборной Московской футбольной лиги несколько раз смог отстоять свои владения.

Второй мяч, по мнению спортивного обозревателя, российский футболист сборной Московской футбольной лиги забивает из положения вне игры, но арбитр футбольного матча Белл засчитывает взятие ворот. Расстроившиеся норвежцы начинают грубо фолить против российских футболистов. Несмотря на это, первый тайм матча заканчивается со счетом 2:0 в пользу сборной Московской футбольной лиги.

Второй тайм начинался с настырных атак сборной Норвегии. Однако с лучшей стороны проявили себя защитники сборной Московской футбольной лиги. В свою очередь, российские футболисты ищут шанса для взятия норвежских ворот в контратаках. В одной из контратак нападающий сборной Московской футбольной лиги Манин забивает еще один гол в ворота сборной Норвегии [2, с. 3].

После чего, подавленная командным духом российских футболистов сборная Норвегии оборонялась до конца матча. В результате сборная Московской футбольной лиги одержала крупную

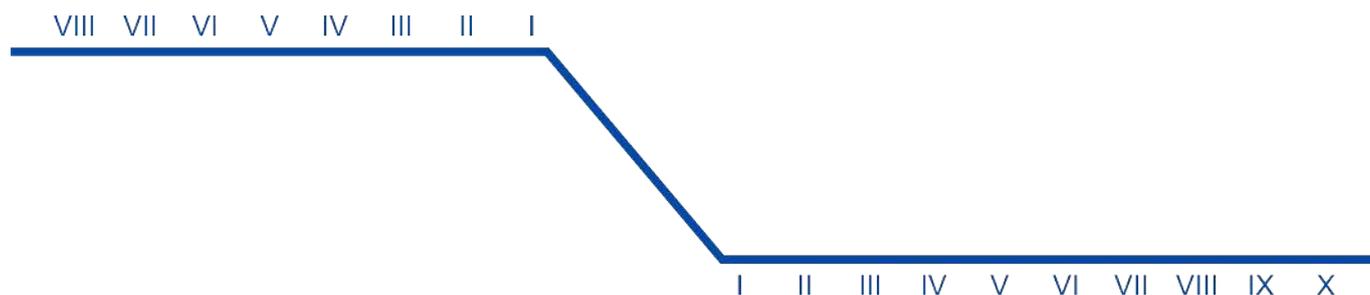
победу над футболистами Норвегии со счетом 3:0.

В итоге сборная Московской футбольной лиги под руководством британского тренера Артура Гаскелла одержала первую в истории отечественного футбола крупную победу в международном матче. Первая международная победа была добыта русскими футболистами в упорной борьбе с норвежцами. К сожалению, не осталось свидетельств о следующей футбольной встрече сборной Московской футбольной лиги и сборной Норвегии. Спортивный дух и нравственные ориентиры дореволюционных футболистов способствовали формированию уже советской футбольной школы [10, с. 1115 – 1116].

Таким образом, первая победа сборной Московской футбольной лиги над норвежскими футболистами, в ходе которой российские игроки проявили высокий командный дух, являлась одной из составляющих формирующихся духовно-нравственных основ отечественного спорта.



Рис. 1. Английский футбол.



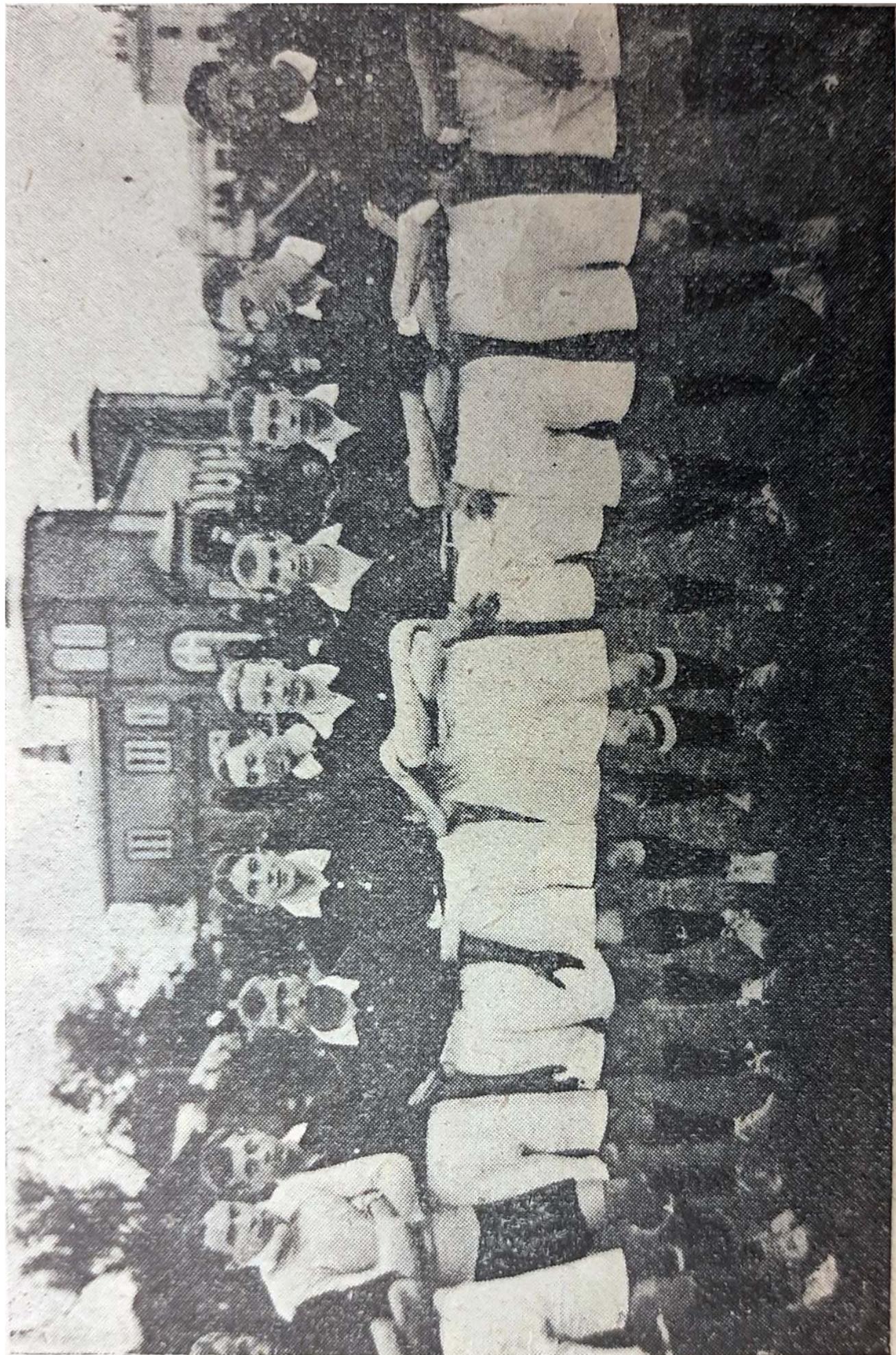
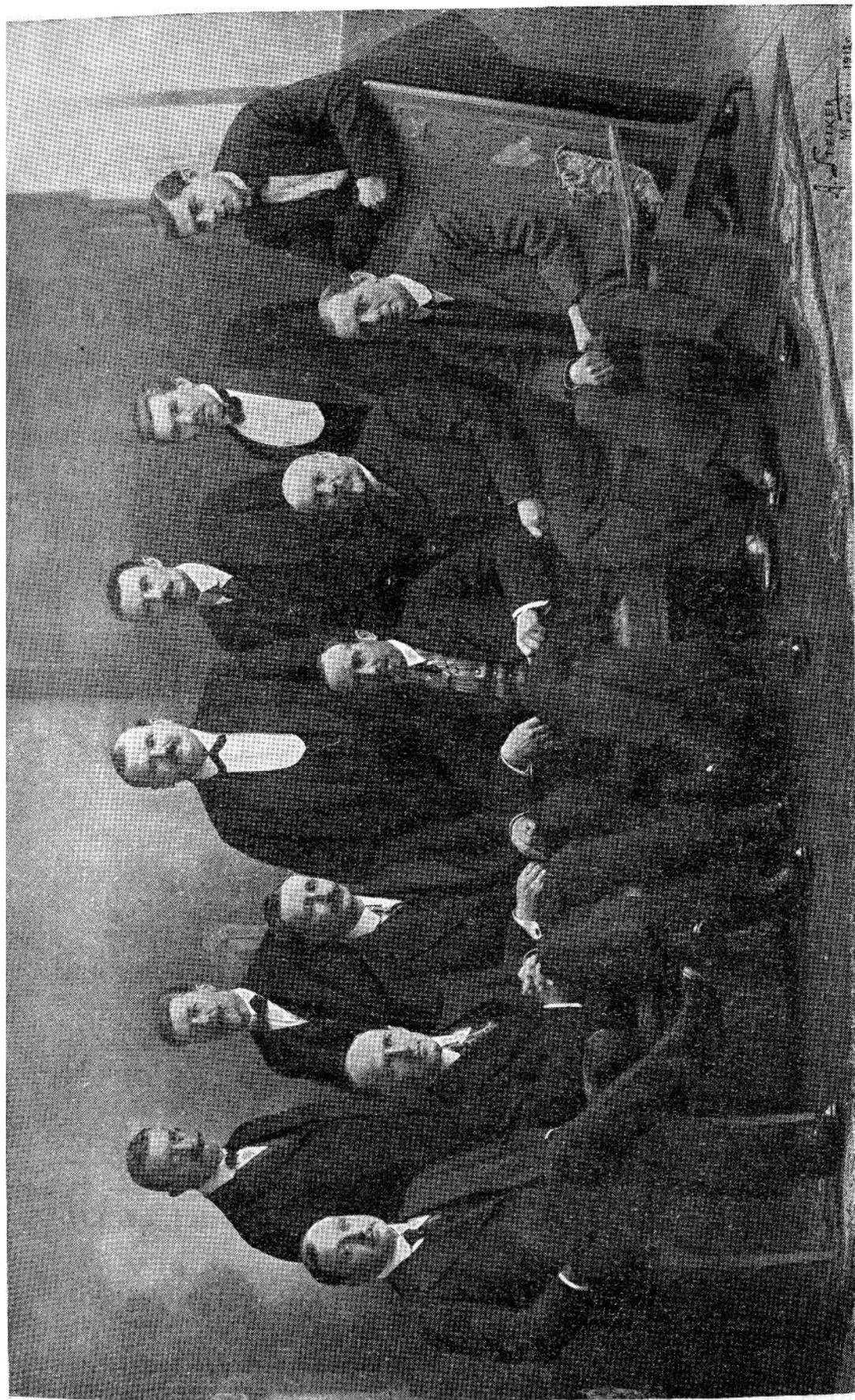


Рис. 2. Команда сборной Московской футбольной лиги 25 августа 1913 г.



Комитетъ Московской Футбольной Лиги.

Сидятъ: А. Смитъ, Б. Яроцинскій, К. Бертрамъ, Р. Фульда, П. Миндеръ и К. Чарнокъ.
Стоять: А. Мау, М. Лангеръ, М. Дубининъ, А. Фендтъ, П. Гольцъ и И. Невѣжинъ.

Рис. 3. Комитет Московской футбольной лиги.



Рис. 4. Официальные представители норвежского футбола и комитета Московской футбольной лиги в Москве.



Рис. 5. Футбольная команда сборной Норвегии.



**A. GASKELL,
BOLTON WANDERERS.**

Рис. 6. Тренер Артур Гаскелл.



Рис. 7. Устав Московской футбольной лиги.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гостев Р.Г. Наиболее известные дальние путешествия Воронежского Петровского яхт-клуба во второй половине XIX в. / Р.Г. Гостев // Рубежи истории. – 2023. – № 4(28). – С. 47 – 52.
2. Интернациональный матч Москва – Норвегия // Футболист. – 28 августа 1913. – № 5. – С. 2 – 3.
3. К. Л. К матчам с Норвегией / К.Л. // Футболист. – 24 августа 1913. – № 4. – С. 2.
4. Коробчук А.О. Организация Петровского Воронежского яхт-клуба / А.О. Коробчук // Культура физическая и здоровье. – 2013. – № 3 (45). – С. 71 – 73.
5. Коробчук А.О. Яхт-клуб в Воронеже до 1917 г. / А.О. Коробчук // Берегиня 777-Сова. – 2014. – № 3 (22). – С. 6 – 14.
6. Ливенцев Д.В. На заре воронежского футбола / Д.В. Ливенцев // Культура физическая и здоровье. – 2014. – № 2. – С. 48 – 50.
7. Ливенцев Д.В. Начало воронежского футбола / Д.В. Ливенцев // Воронежское краеведение: традиции и современность. Материалы научно-практической краеведческой конференции. – Изд. НАУКА-ЮНИПРЕСС, Воронеж. 2014. – С. 42 – 43.
8. Ливенцев Д.В. Становление воронежского футбола / Д.В. Ливенцев // Твой Товарищ. – 2014. – № 11. – С. 36 – 39.
9. Павленко А.И. Спортивные мероприятия на Рабоче-крестьянском красном флоте в

первый год советской власти / А.И. Павленко // Известия Юго-Западного Федерального университета. – 2021. – № 1. – Т.11. – С. 155 – 163.

10. Павленко А.И. Футбол на Рабоче-крестьянском красном флоте в годы Гражданской войны / А.И. Павленко // Journal Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research. – Т. 7. – № 9 (Июль 2020). – С. 114 – 119.

REFERENCES

1. Gostev R.G. The most famous long-distance voyages of the Voronezh Petrovsky Yacht Club in the second half of the XIX century / R.G. Gostev // Frontiers of history. – 2023. – № 4(28). – P. 47 – 52.

2. International match Moscow – Norway // Footballer. – August 28, 1913. – № 5. – P. 2 – 3.

3. K. L. For matches with Norway / K.L. // Footballer. – August 24, 1913. – № 4. – P. 2.

4. Korobchuk A.O. Organization of the Petrovsky Voronezh yacht club / A.O. Korobchuk // Physical culture and health. – 2013. – № 3 (45). – P. 71 – 73.

5. Korobchuk A.O. Yacht club in Voronezh before 1917 / A.O. Korobchuk // Bereginya 777-Owl. – 2014. – № 3 (22). – P. 6 – 14.

6. Livensev D.V. At the dawn of Voronezh football / D.V. Livensev // Physical culture and health. – 2014. – № 2. – P. 48 – 50.

7. Livensev D.V. The beginning of Voronezh football / D.V. Livensev // Voronezh local lore: traditions and modernity. Materials of the scientific and practical local history conference. – Publishing house NAUKA-UNIPRESS, Voronezh. 2014. – P. 42 – 43.

8. Livensev D.V. The formation of Voronezh football / D.V. Livensev // Your Comrade. - 2014. – № 11. – P. 36 – 39.

9. Pavlenko A.I. Sports events in the Workers' and Peasants' Red Fleet in the first year of Soviet power / A.I. Pavlenko // Proceedings of the Southwestern Federal University. – 2021. – № 1. – Vol. 11. – P. 155 – 163.

10. Pavlenko A.I. Riot at the Workers' and peasants' cemetery during the Civil War / A.I. Pavlenko // Bulletin of Socio-economic and Humanitarian Studies. – V. 7. – № 9 (July 2020). – P. 114 – 119.