

*УПРАВЛІНСЬКІ, ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНІ, СОЦІОЛОГІЧНІ, ФІЛОСОФСЬКІ ТА
ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ І СПОРТУ*

ПРУДНІКОВА М. С.

Харківська державна академія фізичної культури

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ЗАРОДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ

Анотація. *Розглянуто історичні аспекти розвитку велосипедного туризму та подорожей з 1870 року (XIX століття) по 1905 (XX століття).*

Ключові слова: *історія, велосипедний туризм.*

Вступ. Напевно, немає такої людини, яка б не вмiла їздити на велосипеді. Цій їзді майже усі навчаються з дитячого віку. У наш час промисловість випускає широкий асортимент дорожніх і туристичних велосипедів, які зручні в управлінні, швидко набирають швидкість та з легкістю гальмують, і при цьому небагато важать. Наприкінці XIX століття велосипедний спорт тільки народжувався, не було такого вибору велосипедів, але з розвитком цього транспорту життя проходило цікавіше.

Мета дослідження: дослідити історичні аспекти розвитку велосипедного туризму та подорожей з 1870 року (XIX століття) по 1905 (XX століття).

Матеріал та методи дослідження. У дослідженні використано аналіз літературних джерел, в яких досліджується питання з заданої теми.

У XIX столітті, як тільки з'явилися перші велосипеди, багато прихильників цих дуже недосконалих веломашин відразу спробували пристосувати їх для переїздів на великі відстані. У 1870-1880 роках з поширенням у житті високих велосипедів типу «павук», подалі їх назвали «пені-фартинг», кількість спортсменів-мандрівників збільшилася настільки, що повсюди почали виникати суспільства, що об'єднували їх. Тоді міцно увійшов термін «велосипедний туризм» [3; 8].

Перша офіційно зареєстрована громадська поїздка на велосипедах відбулася влітку 1882 року. Сім велосипедистів-аматорів на високих «павуках» проїхали 270 верст від Санкт-Петербурга до водоспаду Іматра у Фінляндії. Для того часу це було подвигом, якщо взяти до уваги поганий стан доріг і насторожене відношення до велосипедистів місцевих жителів, багато хто з яких уперше бачив дивовижні двоколісні машини. Початок був покладений і велосипедний туризм в країні став швидко розвиватися. У 1883 році відомий одеський спортсмен Адольф Цьорн зі своїм 13-річним сином Фердинандом на «павуках» проїхали по Криму 232 версти.

Одним з родоначальників велосипедного руху є Адольф Цьорн, а його сини, Фердинанд і Олександр були найсильнішими спортсменами-велосипедистами не лише Одеси, але і усїєї Росії в 90-х роках XIX століття.

Перша подорож зареєстрована 14 серпня 1883 року, де шестеро велосипедистів (Ю. Арльт, Ю. Блок, Й. Лерс, Н. Натрускін, А. Рузден і Л. Шпринт) відправилися з Москви в Сергіїв Посад. Технічна недосконалість велосипедів доставляла немало клопоту мандрівникам, а ремонт в дорозі був справою дуже тяжкою. Першою тривалою велопоподорожжю був переїзд Э.А. Пфалера з Києва в Санкт-Петербург в 1886 році, яка здійснена наодинці [8].

У кінці травня 1889 року поручик Кронштадтської кріпосної артилерії Г.Д. Мартос відправився у тривалу поїздку по маршруту Санкт-Петербург-Лондон-Санкт-Петербург протяжністю близько 8000 верст. У подорожі він провів усе літо і восени повернувся в Санкт-Петербург. Інший офіцер – штабс-капітан Ковенської кріпосної артилерії барон В.М. Келлескраусс на велосипеді «свифт» зробив подорож з Ковно в Париж (33 дні – 2500 верст). Барон Келлескраусс був прибічником використання велосипеда на військовій службі і його тривалі подорожі сприяли зростанню популярності цього виду транспорту серед військових [2; 7].

Ці дві подорожі стали своєрідними віхами в історії журналу «Циклист» (1896): з них почалося, по-перше, визнання велосипеда серед військових, по-друге, витіснення з ринку застарілих високих велосипедів «павуків» більш прогресивними машинами типу «сафети». Першою тривалою велосипедною поїздкою по гірській місцевості була зроблена Андреевим через Кавказький хребет по маршруту Владикавказ – Військово-грузинська дорога – Тифліс – Боржоми – Кутаїсі – Владикавказ на велосипеді типу «сафети», який не мав вільного ходу, був оснащений литими суцільними шинами (755 верст – 62 години ходового часу) [4].

Велосипедний туризм стає усе більш популярним на території на той час Росії (на 1896 р.). Інформацію про велосипед, його конструкцію, правила експлуатації, методиці тренувань довгий час можна було почерпнути тільки в іноземній літературі. У 1891 році в Санкт-Петербурзі ви-

дається книга «Керівництво їзди на велосипеді» автор якої був поручик Г.Д. Мартос, де окрему главу він присвятив велотуризму. У цей період відбувся пробіг чотирьох вихованців Одеського юнкерського училища на велосипедах по Криму, де керівником був капітан Марков. 1894 рік ознаменувався зростанням популярності вояжів на великі відстані, які все більше нагадували перегони. Де закінчувався туризм і де починався спорт, зрозуміти було іноді дуже скрутно. Починався героїчний час великих дистанційних гонок і рекордів.

З ім'ям Федора Кавського пов'язано декілька подій в спортивному житті, літом 1895 року він зробив свою другу по протяжності веломандрівку по маршруту Москва – Київ – Львів – Будапешт – Відень – Трієст – Венеція – Болонья – Флоренція – Рим. Надалі, влітку 1898 року зробив третю тривалу поїздку по Європі на велосипеді з Варшави через Прагу, Ішль, Зальцбург і Мюнхен в Штутгарт [6].

Великим любителем подорожей по території Росії славився англієць Роберт Джефферсон. Подорож в Сибір 1897 року зробила його почесним гостем в будь-якому велосипедному суспільстві країни. 4 квітня 1898 року Джефферсон зробив чергову поїздку, кінцевою точкою якої була Хива. Шлях Лондон-Хива знаменитий турист здійснював через Варшаву, Київ, Москву і Оренбург. 7 червня 1898 року з Петербургу у Відень відправився відомий спортсмен студент Микола Федоров на велосипеді «Клівленд» (Cleveland). Шлях в 2056 верст він пройшов за 11 діб 23 години і 50 хвилин, що стало рекордом.

До кінця XIX століття у всьому світі велотуризм став настільки популярний, що виникла необхідність в об'єднуючій міжнародній організації. Тому в 1898 році була заснована Міжнародна ліга туристичних суспільств. Ця подія сталася під час Міжнародного конгресу туризму в Люксембурзі. Всього ж статут ліги підписали 17 туристичних суспільств з різних країн світу [9, 10].

Абсолютно новий вид велосипедних змагань – естафетний рейд з'явився в 1900 році. Засновником його стало велосипедне суспільство «Унион». Перший рейд проходив 8-10 червня і був приурочений до відкриття ювілейної виставки, присвяченої 700-річчю Риги. Шлях в 616 верст від Санкт-Петербургу до Риги ділився на ділянки протяжністю від 20 до 40 верст. 50 учасників представляли регіональні відділення суспільства в містах, що лежали на шляху естафети. Велосипедисти їхали попарно та везли вітальну адресу комітету виставки і громадянам Риги [12].

Перший принциповий розподіл учасників велопробігів на туристів і гонщиків ввів Московський клуб велосипедистів. У кінці літа 1902 року він організував південну гонку по маршруту Тверь – Москва. Заїзд був загальним, туристи і гонщики стартували одночасно. Суддівство учасників велося по двох категоріях. Для гонщиків встановлювалася норма часу, витраченого на проходження дистанції. Для туристів норми не було. До кінця дистанції групи учасників змішалися: з'явилися відстаючі гонщики, і, навпаки, деякі туристи вирвалися далеко уперед, показавши себе сильнішими. В подальшому 1906-1910 роках був спад в розвитку велотуризму, але цей період ми розглянемо в подальшому.

На той час вже кожна людина була пов'язана з певними формами існування, побуту і відпочинку, з рутинною системою вражень. І кожен хотів прагнути хоч би на якийсь час вийти за межі звичного, реалізувати себе в інших областях стосунків, в інших умовах. Тоді відкривалося віконце у світ несподіванок і очікувань, непередбачуваних ситуацій і пошуку. Велотуризм якраз і став однією з форм здійснення прагнень людини вирватися в таємничий, невідомий, багатий наслідками нескінченністю і свободою у світ.

Висновки. Як бачимо, подорожі на велосипедах стали одним з популярних видів літнього відпочинку і розваги, також використовували цій засіб в армії. Він увійшов до життя поки що дорослих городян та став засобом зміцнення здоров'я і подорожей.

Перспективи подальших досліджень. У подальшому розкриємо історичні факти періодів революцій 1905–1917 рр.

Список використаної літератури:

1. Афанасьев Р. Главный комитет поощрения туризма на Кавказе / Р. Афанасьев // Там же, 1913. – №2. – 34 с.
2. Боткин В.П. Боткинская тропа / В.П. Боткин // Зап. Крымского горного клуба. – Л., 1901. № 7, 8. – 87 с.
3. Вебер Ф. Экскурсионный сезон Ялтинского отделения Крымского горного клуба 1901 год // Зап. Крымского горного клуба. – 1901. – № 10. – 23 с.
4. Военно-Грузинская дорога // Всемирный путешественник. – 1887. – №5. – 21 с.
5. Генш В.Х. План предприемлемого путешествия в чужие края, сочиненный по требованию некоторых особ содержанием благородного пансиона Вениамином Геншем / В.Х. Генш // Печ. при Имп. Моск. ун-те. – 1777. – 54 с.
6. Деятельность Владикавказского горного клуба за 1909, 1910 и 1911 годы // Ежегодник

Русского горного общества. – 1914. – № 10. – С 36–41.

7. *Дмитриев И. Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно, сообщаящий исторические, статистические и другие сведения о замечательных городах, местах и предметах, находящихся по дороге между обеими столицами / И. Дмитриев // Сост. и изд. И.Д. Изд. 2-е. – Тип. Степанова: М., 1847. – 146 с.*

8. *Итоги совместных поездок членов Петербургского представительства Общества велосипедистов-любителей в лето 1899 года // Русский турист. – 1899. – № 12. – С. 81–109.*

9. *Караулов М. Живая школа / М. Караулов // Русская школа, 1901. – № 10. – 152 с.*

10. *Мекк А. Альпийские клубы и Русское горное общество / Мекк А. // Ежегодник Русского горного общества. – 1903. – № 1. – С. 18–27.*

11. *Пракайтис В. Отчет о деятельности отделения в 1905 году / В. Пракайтис // Зап. Крымско-Кавказского горного клуба. – 1906. – № 3. – С. 17–24.*

12. *Устав Общества велосипедистов-туристов (Русского туринаг-клуба) // Русский турист. – 1899. – №5. – 26 с.*