

## **ВЕЛОСИПЕД В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ БЕЛОРУССКИХ ГУБЕРНИЙ (конец XIX — начало XX в.)**

Рассматривается место велосипеда в повседневной жизни белорусского общества в конце XIX — начале XX в. Особое внимание уделяется социальным аспектам, в том числе механизму социализации велосипеда, разработке правовой базы для его употребления, организации велосипедных обществ и соревнований, развитию велотуризма, использованию велосипеда в армии и почтовой службе. Раскрыты особенности и основные направления использования велосипеда в белорусских губерниях в начале XX в.

The article focuses on the role the bike in everyday life of the Belarusian society in the late XIXth — early XXth centuries. Special attention is paid to the social and technical aspects of modernization, including issues of women's equality, class inequality, tourism development and growth of national consciousness, and the use of bicycles in the military and the postal service. Distinguished are the peculiarities and main directions of the using of bicycles in Belarus in the beginning of XX century.

*Ключевые слова:* велосипед, спорт, физическая культура, туризм, общественные организации, модернизация, соревнование, досуг и развлечения, экскурсия.

*Keywords:* bicycle, sport, physical culture, tourism, non-government organizations, modernization, competition, leisure and entertainment, excursion.

Среди различных видов спорта, появившихся в белорусских губерниях в конце XIX в., особенную популярность приобрел велосипедный спорт. Велосипед воспринимался современниками как «величайшее изобретение XIX века» [20, с. 117]. Он привлекал новизной, своей неповторимостью, динамизмом, являясь своеобразным символом наступающего XX в. Феномен велосипеда, его роль и место в повседневной жизни белорусского общества на рубеже XIX—XX вв. никогда не являлись предметом исследования. В советской историографии велосипедный спорт в Беларуси до 1917 г., как и прочие, кратко рассматривался в качестве преамбулы к становлению советской системы физической культуры и спорта [11, 18]. Изучение данной темы происходит активнее с середины 1990-х гг., разрабатываются несколько направлений: в рам-

---

**Бусько Сяргей Іванавіч** — дацэнт кафедры філасофіі і гісторыі Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта фізічнай культуры, кандыдат гістарычных навук.

---

ках краеведения (история велосипеда и велоспорта в отдельных городах — В. Черепица, Т. Воронич, З. Шибeko); при изучении отдельных исторических личностей (например, М. Дзевочко, И. Максимова). Деятельность обществ велосипедистов, обществ содействия физическому воспитанию рассматривается при анализе системы негосударственных общественных организаций [1, 12, 22, 25].

Звание первого города в белорусских губерниях, где появился свой велосипед, в равной мере могут разделить Гродно, Витебск и Минск. По архивным и мемуарным данным, в Витебске велосипед появился в конце 1870-х гг., но из-за своей сложности и значительного веса (более 80 кг) популярности не имел [14, л. 166]. Появление велосипеда в Минске произошло в это же время, когда ученик городского училища М. Дзевочко получил велосипед (модель «паук») от одного из артистов цирка, выступавшего в Минске [11, с. 89]. Для сравнения, в Одессе первый «паук» появился весной 1878 г.

Первые велосипедные общества в Российской империи были зарегистрированы в Москве и Санкт-Петербурге еще в 1884 г. В Вильно такое общество возникло 21 сентября 1892 г. [19, с. 27]. В рамках современной территории Беларуси первая попытка самоорганизации была сделана в Гродно. В декабре 1893 г. группа высокопоставленных чиновников (в том числе управляющий губернской казенной палатой, полицмейстер, правитель губернской канцелярии, советник губернского правления, член губернского по воинским делам присутствия, старший врач Гродненской окружной лечебницы, командиры 102-го Вятского и 103-го Петрозаводского полков, начальник жандармского управления) ходатайствовала перед губернатором об открытии общества велосипедистов. Главную цель общества инициаторы сформулировали в сближении любителей велосипедной езды, ее усовершенствовании и распространении как приятного, практически полезного для здоровья способа передвижения. Для достижения этой цели общество намеревалось проводить собрания, экскурсии и состязания, а для увеличения средств «устраивались вечера, концерты и другие увеселения» [23, с. 84]. Однако виленский генерал-губернатор устав не утвердил.

Велосипедная езда активно пропагандировалась и Минским обществом любителей спорта, устав которого был утвержден в 1892 г. по инициативе графа К. Чапского. Вскоре, в 1894 г., начало функционировать общество любителей-велосипедистов в Двинске, с 1899 г. — в Витебске. Причем о необходимости объединения писали постоянно, так, велоси-

педисты Бреста пытались создать общество любителей еще в 1893—1894 гг., а до утверждения устава организовали неформальный центр для любителей велосипедной езды в кондитерской А. Фишера на Шоссейной улице [8, с. 142]. В некоторых городах езда на велосипеде появилась как одно из направлений деятельности организаций по физическому развитию (Могилев), добровольных пожарных обществ (Гомель). С 1906 г. в Вильно по инициативе Л. Чарковского при польском обществе «Сокол» также действовал велосипедный кружок.

Второй причиной, побудившей велосипедистов к объединению, стала необходимость создания материальной и правовой базы для занятий ездой на велосипеде. Первые годы велосипедисты-одиночки использовали для прогулок дороги между городами, так как езда по городу на велосипеде была запрещена. Велосипедистам ставили в вину нарушение общественного порядка и морали, увечья прохожих. Решением проблемы занимались и городские власти, и сами велосипедисты. На протяжении второй половины 1890-х гг. в белорусских городах, по образцу правил велосипедной езды г. Санкт-Петербурга, принимаются «Обязательные постановления о порядке езды на велосипедах и автоматических экипажах»: в Минске (с 29 августа 1897 г.); Двинске (с 12 апреля 1898 г.); Гродно (с 21 мая 1899 г.); Витебске (с 10 июля 1899 г.) [5, л. 28—29].

Постановления содержали стандартный набор требований: езда по городским улицам разрешается только на низких двухколесных велосипедах; необходимо иметь именное свидетельство на право управления велосипедом; каждый велосипед обязан иметь номер, звонок и фонарь; быстрая езда по городу запрещена; вводились ограничения на возраст (обычно с 17 лет) и костюм велосипедистов. Свидетельство на право вождения выдавалось по результатам экзаменов, которые принимали в городской управе или в местном обществе велосипедистов [5, л. 43]. Номера были индивидуальные, различных цветов, срок действия был ограничен (обычно 12 месяцев, с июля по июнь), и каждый велосипед облагался налогом. Служебные велосипеды налогом не облагались и обеспечивались номерными знаками по заявкам из государственных учреждений. В Витебске и Минске, например, налог составлял 1 руб. 40 коп. с одной машины. Однако это не стало препятствием для роста популярности велосипеда среди зажиточной части городского населения. Часто машины закупались для всей семьи: в Витебске, например, семья Руфман имела четыре велосипеда [5, л. 97—103]. Велосипед распространялся среди разных возрастных групп — от 17-летних девушек

до 50-летних мужчин (например, купец К. Блох в Витебске в 1900 г. сдал на права в возрасте 52 лет).

С первых дней появления велосипеда актуальным был вопрос о создании специальных мест для езды на велосипедах. Первые треки создавались с согласия городского руководства на краткий срок, для оценки интереса горожан. На сегодняшний день сохранились информация и фотографии велотреков в Минске, Витебске, Гомеле, Гродно, Могилеве, т. е. во всех крупнейших городах Беларуси на рубеже XIX—XX вв. В Гродно, Витебске, Минске по заявкам местных велосипедных обществ выделялся участок земли, где и строился трек — чаще всего земляной. Например, Минская городская дума на заседании 26 августа 1896 г. постановила: «Отвести обществу в бесплатное пользование, в виде опыта, на один год, участок земли в городском саду» [9, л. 143]. В итоге минский велотрек просуществовал более 20 лет. Председатель правления Гродненского общества физического развития И. А. Глебов в 1913 г. после увеличения князем Друцким-Любецким арендной платы за пользование старым треком получил от городских властей разрешение на строительство новой площадки для подвижных игр (в том числе и трека), так как это позволит «молодежи проводить в кругу друзей все свободное время на чистом воздухе, будет отвлекать их от бездельного шатания по улицам, разовьет их физически, даст полезное развитие и отдых от умственного труда» [23, с. 85]. Гомельский трек был построен в начале XX в. по инициативе председателя местного Вольно-пожарного общества И. П. Максимова. Спрос рождал предложение, и с 1899 г. Вильно и Витебск обладали зимними помещениями для езды на велосипеде, и в этих городах желающие могли кататься круглый год.

По мере роста спроса на велосипед увеличивается предложение и выбор моделей, открываются магазины и ремонтные мастерские. Основная масса машин в 1890-е гг. доставлялась из Великобритании, однако в отдельных городах преобладали французские или немецкие велосипеды. Брест обеспечивался немецкими велосипедами, так как владельцем единственной мастерской был немец. Вильно в 1912 г. имел несколько мест продажи, этим занимались товарищество «Саксо-Тюрингия» (ул. Островоротная, д. 20) и еще 11 организаций [4, с. 340]. В Гродно в начале XX в. имелось три пункта проката велосипедов: на складе Гониозского (ул. Ивановская), при магазине «Проводник» (ул. Муравьевская, д. 3) и при здании архива Гродненского губернского правления. С 1894 г. в Гродно в доме № 4 по современной ул. Молодежной распола-

гальась велосипедно-мотоциклетная фабрика «Niemen» И. Пивоварско-го и братьев Старовольских. По своей конструкции гродненские модели с небольшими доработками копировали немецкие. Распространялись велосипеды и российского производства, тем более что завод «Лейтнера» располагался в Риге.

Массовое распространение велосипеда в белорусских губерниях относится к концу 1880-х гг., через несколько лет после появления безопасного велосипеда. Даже сам термин «ровер», т. е. велосипед на белорусском языке, подчеркивает его широкое распространение здесь только с момента производства модели «Rover» в 1885 г. Необходимо отметить, что вхождение велосипеда в жизнь общества происходило по нескольким направлениям: 1) велосипедный спорт (велосипедные гонки); 2) оздоровительная езда на велосипеде; 3) туризм; 4) военно-самокатное дело; 5) обеспечение нужд государственных учреждений [17].

Как и в странах Западной Европы, велосипед начинал свое распространение в Российской империи через спорт и гонки. Схема была проста: несколько любителей устраивали состязания, которые своей новизной привлекали массы зрителей на трибуны (первые гонки в Москве и Санкт-Петербурге собирали по 60 тысяч человек — число, сопоставимое со зрителями на коронации Николая II). Возможная прибыль заинтересовала часть предпринимательских кругов столиц и губернских городов (Варшава, Вильно, Одесса), которые вкладывали деньги в рекламу соревнований, постройку треков, приглашение зарубежных звезд велоспорта. Создавались велосипедные команды под эгидой определенной велосипедной фирмы: британской (Энфилд, BSA), немецкой (Brennabor), а позже и рижского завода «Лейтнер», московского «DUX». Победа конкретной команды повышала спрос на товары фирмы-спонсора.

Например, в магазинах и складах Двинска выбор велосипедов был обширен. Каждый год поступали новые усовершенствованные модели. Фирма «Х. Добрый и сыновья» специализировалась на продаже велосипедов марок «Бреннабор» и «Матадор», цена на которые в 1902 г. составляла от 105 руб. наличными за штуку. Завлекая рекламой потенциальных покупателей, купцы сообщали двинчанам, что в международной гонке, проходившей в Париже, на «Бреннаборе» обошел конкурентов П. Дикентман, преодолевший 50 км за 46 мин. Магазин К. Апсана торговал велосипедами первой российской фабрики Лейтнера. В августе начиналась распродажа велосипедов по сниженным ценам: вместо 135 руб. просили 100, вместо 145 — 109, вместо 165 — 124.

В провинции, к которой относились и белорусские губернии, ситуация немного отличалась от столиц. Некоторые местные профессиональные велосипедисты выходили на общероссийский уровень, к примеру М. Дзевочко, который выиграл знаменитую гонку между Санкт-Петербургом и Москвой в 1895 г. [6, с. 471]. Однако большинство местных велосипедистов участвовало в локальных, губернских соревнованиях на звание «лучшего ездока». Отсутствие организованного взаимодействия между велосипедистами и их объединениями из разных городов приводило к появлению множества «чемпионов». Например, звание «лучшего ездока запада России» разыгрывали в 1895 г. в четырех городах.

Газета «Витебские губернские ведомости» в 1895 г. приглашала всех желающих 20 августа в Варшаву принять участие в данном розыгрыше. Допускались к состязаниям все желающие представители велосипедных клубов Российской империи, дистанция составляла 100 верст (250 кругов на треке), а организационный взнос составлял 10 руб. с человека [13, л. 435]. В целом велосипедисты Северо-Западного края имели возможность в 1895 г. в одной только Варшаве на треке местного клуба принять участие в восьми соревновательных днях, с мая по сентябрь. Каждый день соревнований включал от двух до двенадцати категорий (в том числе на 600 сажень; на одну, две и семь с половиной верст), отдельно проводились соревнования для дам, для пешеходов, а участники распределялись по категориям не только по длине дистанции, но и по типу/весу велосипеда [13, л. 436]. Победители и призеры традиционно получали памятные именные призы: золотой, серебряный эмалированный и бронзовый жетоны, верстовой рекордный значок. Для неудачников состязаний проводились утешительные заезды.

Подобные соревнования проводились и в городах Беларуси — Вильно, Двинске, Витебске. Результаты были различными и зависели не только от уровня мастерства спортсмена, а также от качества трека и машины. Серафимович, один из лучших велосипедистов Витебска, принимавший участие в состязаниях в городском саду «Елаги» в 1894 г., прошел дистанцию в 7 1/2 верст (25 кругов) только за 19 мин 59 с, так как повороты дорожек сада служили большим препятствием для развития необходимой скорости [24, с. 151]. В Гродно ежегодно проводились соревнования велосипедистов, причем как наперегонки, так и по фигурному вождению, «состязание без руля».

Отдельно проводились шоссейные состязания. Традиционным состязанием в конце XIX в. была гонка на 25 верст. Для первой награды

(золотой жетон) норма составляла 58 мин. Популярными среди горожан были велогонки между городами, например между Минском и близлежащими городами. В сентябре 1902 г. виленские велосипедисты-любители А. Свиридов, Т. Ушаков, А. Протасов и гомельчанин Н. Петров заключили пари на 150 руб. на расстояние в 230 верст между городами Вильно и Минск. Победу одержал Н. Петров, преодолевший дистанцию за 13,5 ч [10, с. 22]. Необходимо отметить, что ожесточенные споры вызывал статус профессионала или любителя. В итоге к началу XX в. в Российской империи была принята следующая формулировка: «Профессиональным велосипедистом считается всякий, кто ездил на велосипеде публично и за деньги» [21, с. 3]. Общие соревнования между любителями и профессионалами не проводились.

С развитием медицинской науки начали активно изучаться вопросы влияния велосипедной езды на организм занимающихся ею людей [17, с. 71]. Большинство российских врачей в конце XIX в. рекомендовали неспешную езду на свежем воздухе при заболеваниях сердца, печени, легких, при неврастении и малокровии. Журналы «Циклист», «Самокат» публикуют переводы из иностранных газет о пользе велосипеда для здоровья, о случаях излечений: «В Витебске рядом с многочисленными случаями излечения самокатной ездой задышки, застоя крови, вздутия печенки и других болезней занимают нас два новых случая излечения от желудочного катара и головной боли» [11, с. 101].

Во многом именно с этим была связана популярность экскурсий, устраиваемых обществами велосипедистов-любителей. Экскурсии преследовали несколько целей, главными из которых считались оздоровительная и познавательная, так как устраивались они большей частью по историческим местам. Таким образом, оформлялось третье направление в развитии велосипеда — туризм, а также велопробеги. Они пользовались большой популярностью, особенно в условиях интереса к краеведению, роста национального самосознания в последней четверти XIX в. Даже Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона (1902 г. издания) не содержит статьи «Туризм», а сам термин «туризм» употребляется лишь в статье об истории конструкции велосипеда и путешествий на нем.

Капитан В. М. Келлескраусс со 2 августа по 5 сентября 1889 г. совершил на велосипеде типа Safety («Свифт» № 2) путешествие из Ковно через Кёнигсберг, Берлин и Брюссель в Париж, протяженностью 2500 верст за 33 дня, имея на себе 30 фунтов груза. Подобные длинные

велопробеги стали регулярно практиковаться в велосипедных обществах. Один из первых велопробегов был проведен 23—24 апреля 1894 г. по маршруту Брест — Кобрин — Великорита — Брест (136 верст); второй — в сентябре 1894 г. по маршруту Брест — Каменец — Чернавчицы — Брест (132 версты). Образцом велопробега для велосипедистов-любителей в белорусских губерниях стала успешная поездка шестерых витеблян во главе с Пржесецким на выставку в Нижний Новгород в 1896 г. (около 2000 верст). Через белорусские губернии проходили маршруты международных велопробегов, популяризируя велосипед: в том же 1896 г. К. Петерс на квадруплете совершил путешествие Москва — Брест — Варшава — Дортмунд [20, с. 130].

Для успеха серьезных туристических путешествий были необходимы правила групповых выездов. В 1899—1900 гг. руководством Витебского общества велосипедистов (командор П. П. Лаппо) была разработана памятка «Организация поездки целого общества велосипедистов. Практические советы туристам» [22, л. 769—782]. В памятке детально рассматривались все вопросы экскурсионно-туристического выезда: подготовка техники и разработка маршрута (перед отправкой оглашались цели поездки и общие сведения о маршруте, время отправления, остановочные пункты по дороге, продолжительность привалов; конечный пункт экскурсии), снаряжение, руководство, порядок и темп езды, условные сигналы, проблемы здоровья и безопасности туристов.

Витебские корреспонденты журнала «Самокат» среди маршрутов туристических групп в середине 1890-х гг. называют Могилев — Витебск, Орша — Витебск, Невель — Городок [24, с. 153]. Отчет о деятельности Минского общества любителей спорта за 1899 г. сообщает о поездке группы из 5 человек в Слуцк (около 95 верст). В Гродненской губернии широко практиковались велосипедные экскурсии по историческим местам, а также велопробеги Гродно — Скидель, Гродно — Индура, Гродно — Друскининкай и др. Популярными стали прогулки за город, на пикники, в Бресте, Бобруйске, Двинске и Гродно активно для отдыха использовались крепостные коммуникации (так как отличались дорогами высокого качества). Символично, что в 1911—1912 гг. даже офицеры в Брестской крепости (в том числе Д. М. Карбышев) отказались от казенных экипажей, отдав предпочтение велосипедам. Офицеры крепости (В. Догадин, И. Белинский и др.) приобретали велосипеды не только для себя, но и для членов семей. Цена 50 руб. за один велосипед в 1912 г. была высокой, но приемлемой для офицера с капитанским жа-



лованием в 250 руб. (для сравнения, килограмм телятины стоил 35 коп., а хлеба — 3 коп.) [7, с. 58—59].

Падение интереса к велосипеду, которое случилось в начале XX в., было вызвано стремительным прогрессом техники и появлением у велосипеда серьезных конкурентов — автомобиля и самолета. Однако если велогонки и различные турниры прекращаются, то велосипедный туризм только расширял свои направления. Снижение цен на велосипеды и появление на рынке отечественных моделей позволило кадетским корпусам, экономически состоятельным гимназиям, училищам приобретать их для учебных нужд. Отчеты руководства Виленского учебного округа позволяют оценить роль велосипеда в физическом воспитании учащихся. Так, в 1910 г. из 292 участников загородной прогулки учащихся Пинского реального училища двадцать три были на велосипедах (часть на собственных) [16, с. 138]. В 1909—1910 гг. велосипеды имелись в Гродненской мужской гимназии, Могилевской мужской гимназии и реальном училище, Полоцком кадетском корпусе и др. К середине 1900-х гг. велосипед теряет статус редкой и дорогой игрушки, появляется в небольших городах — Лиде, Глубоком, Кобрине.

Рассматривая распространение велосипеда в обществе, нельзя пропустить его развития в армии. В июне 1891 г. вышел приказ № 1581 об обязательном приобретении велосипеда для войск и формировании самокатных команд [17, с. 72]. Задачей этих команд была рекогносцировка местности, также самокатчики являлись средством сообщения. Четких принципов формирования не было, самокатные команды создавались из добровольцев — как офицеров, так и нижних чинов. Самокатное дело быстро завоевало популярность в армии. В целях поощрения самокатчиков с 1893 г. в различных частях войск стали устраивать состязания на велосипедах, отдельно для офицеров и для нижних чинов. Причем офицеры выступали на своих, а нижние чины — на казенных машинах. Качество казенных велосипедов было значительно хуже. «По дороге я обогнал самокатчика-солдата Р. полка; этот солдатик на своем казенном, со сплошными шинами, костоломе буквально терпел бедствие», — так описывал свою встречу на дороге возле р. Муховец один из жителей Бреста в 1894 г. [2, с. 135]. Наличие велосипеда в армии давало возможность познакомиться с ним представителям даже отдаленных уездов Российской империи, призванных на службу.

Востребованность самокатного дела в армии очевидна из следующих цифр: к 1895 г. «Ведомость гг. офицеров и нижних чинов, ездящих на

самокатах», насчитывала 1219 человек. В августе 1894 г. на маневрах 25-й пехотной дивизии между городом Двинском и Дриссой, согласно разрешению командира 16-го армейского корпуса, ротные командиры использовали для передвижения велосипеды. Один из ротных командиров 97-го пехотного Лифляндского полка находился безотлучно при роте во время всех маневров, проехав за это время на велосипеде 206 верст. В 1897 г. на военном параде в Гродненской губернии возле Белостока принимала участие строевая самокатная команда. Об объемах поступления велосипедов в военные части, размещенные в белорусских губерниях, свидетельствовала газета «Русский инвалид», которая предлагала желающим приобрести невостребованные «военные самокаты для крепостей Варшавского и Виленского военных округов в количестве 484 штук и для разных пехотных дивизий в количестве около 300 штук» в варшавском магазине «Ормонд» [3, с. 6].

Практическую пользу от использования велосипеда оценили не только в армии. Почти сразу велосипед начал применяться в нескольких государственных учреждениях. Во-первых, еще в конце 1870-х гг. М. Дзевочко на первом в Минске велосипеде занимался доставкой корреспонденции правления Либаво-Роменской железной дороги. К середине 1890-х гг. почтовое ведомство перешло к системному использованию велосипеда. В 1897 г. в журнале «Циклист» было отмечено: «Петербургское почтовое ведомство вводит для почтальонов вместо повозок велосипеда. Приобретено их 25 штук. Они трехколесные и будут использоваться для почтовых ящиков с механическим затвором». В Санкт-Петербурге и Москве были организованы велосипедные курсы для почтальонов, например в Москве в мае 1901 г. тренировались почтальоны из Твери, в августе — из Рязани. В Минской почтово-телеграфной конторе постоянно использовались два велосипеда для доставки срочной корреспонденции, в Виленской — семь [15, л. 27].

Велосипеды, как и прочие технические новинки, нашли применение в органах Министерства внутренних дел. Жандармские и полицейские управления включали велосипед в список необходимого снаряжения и к 1917 г. имели по 1—2 машины. Даже сельскохозяйственные артели и помещики активно использовали велосипед для осмотра полевых работ и объезда посевов, в начале Первой мировой войны у Гродненского сельскохозяйственного товарищества было конфисковано на нужды армии 27 велосипедов [22, с. 202]. В технической сфере распространение велосипедов породило «движение за хорошие дороги» — уже

в 1894—1895 гг. велосипедисты Бреста и Витебска критично оценивали качество дорог даже в губернских и уездных центрах [8, с. 142].

Велосипедные общества стали популярным центром досуга в губернских и уездных городах. Велотреки стали сосредоточением развлечений и символом массового спорта в белорусских губерниях, что нашло многочисленное отражение на фотографиях начала XX в. Например, во второй половине 1910 г. на минском треке побывало 9037 человек [25, с. 206]. Конечно, всех его посетителей нельзя назвать спортсменами. Люди приходили сюда приятно провести время, развлечься. Не даром газета «Минский голос» (1911 г.) причисляла велотрек к числу увеселительных заведений, упоминая его в одном ряду с театром, цирком, кинотеатром, рестораном.

Мировая война прервала плавное развитие велосипедного дела. Многие велосипедисты ушли на фронт. В городах Российской империи местные велосипедные общества создали летучие санитарно-велосипедные команды, помогавшие транспортировать прибывающих с фронта по железной дороге раненых в городские больницы. Спортивные общества организовали курсы по подготовке новобранцев. Из числа энтузиастов-велосипедистов набирались инструктора для обучения солдат 40 самокатных (велосипедных) рот, существовавших в русской армии еще с начала XX в. [12, с. 112]. Велосипедные состязания организовывались редко и носили главным образом местный характер. Две революции и последовавшая за ними Гражданская война закрыли страницу дореволюционной истории велосипедного дела в стране, дав начало следующему этапу — советскому. Подводя итог, необходимо отметить, что велосипед занимал одно из важнейших мест в развитии стремительно менявшегося белорусского общества на рубеже XIX—XX вв. Он стал одним из центров развития спорта, популяризировал технические новинки для использования в повседневной жизни и работе (почта, полиция, медицина, армия, сельское хозяйство), стимулировал решение определенных социальных вопросов (в том числе женского и сословного равноправия), способствовал возникновению туризма как массового общественного явления.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. *Батяев В. Ф.* Развитие белорусских общественных объединений в XIX — 20-е годы XX века. Этнологическое исследование / под науч. ред. А. И. Локотко. Минск : Право и экономика, 2007. 381 с.

2. *Б-н Т.* Корреспонденции из Бреста // Самокат. 1894. № 32. С. 134—135.
3. Военные самокаты // Русский инвалид. 1902. 2 апр. № 75. С. 6.
4. Вся Вильна. Адресная и справочная книга на 1912 год. Вильна : Губ. типография, 1912. 700 с.
5. Дело об издании обязательных постановлений о порядке езды на велосипедах и автоматических экипажах по г. Витебску // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). Ф. 2496. Оп. 1. Д. 445.
6. *Дзевочко М. Ф.* Исповедь победителя // Велосипед. 1895. № 174. С. 471—473.
7. *Догадин В. М.* Вместе с Д. М. Карбышевым // Отечественные архивы. 2002. № 2. С. 55—79.
8. *Дядя Том.* Корреспонденции из Брест-Литовска // Самокат. 1894. № 51. С. 142.
9. Журналы заседаний Минской городской думы // НИАБ. Ф. 24. Оп. 1. Д. 3598.
10. *Исайчук Д.* Из истории минского «ровера» // Минский курьер. 2009. 19 июня. № 107 (1712). С. 22.
11. *Могильный Н. В.* Физическая культура и спорт Белоруссии за годы Советской власти. Минск : БГУ, 1958. 79 с.
12. *Мягиев А.* Велосипед в дореволюционной России. М. : Русский антиквариат, 2008. 296 с.
13. Наряд частным корреспонденциям, письмам и статьям, напечатанным в неофициальной части губернских ведомостей // НИАБ. Ф. 1416. Оп. 6. Д. 541.
14. Наряд частным корреспонденциям, письмам и статьям, напечатанным в неофициальной части губернских ведомостей // НИАБ. Ф. 1416. Оп. 6. Д. 697.
15. Об установлении сбора с велосипедов и автоматических экипажей // НИАБ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 6243.
16. Описание экскурсий учащихся Виленского учебного округа за 1910 г. / сост. А. И. Шестов. Вильна : Тип. И. Завадского, 1911. 283 с.
17. *Петракова В. Е.* Основные тенденции развития спорта в России в конце XIX века : дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. М., 1999. 135 с.
18. *Сазанович В. П., Кулинкович К. А.* Физическая культура и спорт в Беларуси: страницы летописи. Минск : Польша, 1988. 271 с.
19. Список велосипедных обществ в России, утвержденных правительством (по 1 января 1894 г.) // Велосипедный спорт. 1894. № 2. С. 27.
20. *Суник А. Б.* Российский спорт и олимпийское движение на рубеже XIX—XX веков. 2-е изд., испр. и доп. М. : Советский спорт, 2004. 764 с.
21. Устав Витебского общества велосипедистов-любителей. Витебск, 1899. 23 с.
22. *Черепица В. Н.* Город-крепость Гродно в годы Первой мировой войны: мероприятия гражданских и военных властей по обеспечению обороноспособности и жизнедеятельности : монография. Минск : Бел. энцыкл. імя П. Броўкі, 2009. 536 с.
23. *Черепица В. Н.* Звенья единой цепи: Большие и малые события в истории Гродненщины XIX—XX столетий : монография. Гродно : ГрГУ, 2009. 518 с.
24. *Шелепин К.* Корреспонденции. Витебск // Самокат. 1894. № 10. С. 152—154.
25. *Шибeko З. В., Шибeko С. Ф.* Минск: страницы жизни дореволюционного города. Минск : Польша, 1990. 352 с.

Артыкул паступіў у рэдакцыю 16 верасня 2013 г.