

21. Драч О.О. Розвиток початкової освіти в Україні (1861 – 1917 рр.): Дис... канд. іст. наук: 07.00.01. – Х., 2001.
22. Деятельность земства в Херсонском уезде за 50-летие 1864 – 1913 гг. – Херсон, 1913.
23. Молчанов В. Добробут освітян в Україні у XIX – на початку XX ст. // Історія України. – 2005. – № 11 (березень).
24. Народное образование в Херсонской губернии за 1905 г. с очерком грамотности населения губернии по данным всеобщей переписи 1897 года. – Херсон, 1907.
25. ДАМО. – Ф.240. – Оп.1. – Спр.45. – Арк.123-182 зв.
26. По делам церковно-приходских училищ // Херсонские епархиальные ведомости. – 1905. – № 16.
27. Освіта на Миколаївщині у XIX – XX століттях. Історичні нариси / А.І. Олійник, І.С. Павлик, В.Д. Будак та ін. – Миколаїв, 1997.
28. ДАМО. – Ф.116. – Оп.1. – Спр.1. – Арк.4.
29. ДААРК. – Ф.623. – Оп.2. – Спр.15. – Арк.7.
30. ДАОО. – Ф.62. – Оп.1. – Спр.1622. – Арк. 1-16.
31. ДАЗО. – Ф.4. – Оп.1. – Спр.36. – Арк.26.
32. Отчет о состоянии церковно-приходских школ и школ грамоты Херсонской епархии в учебно-воспитательном отношении за 1900-1901 уч. год // Херсонские епархиальные ведомости. – 1901. – № 22.
33. ДАМО. – Ф.117. – Оп.1. – Спр.1. – Арк.4-5 зв.
34. ДААРК. – Ф.153. – Оп.1. – Спр.10. – Арк.7-8.
35. ДААРК. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.179. – Арк.2.

Summary

The article highlights the problem of female teachers' preparation in South Ukraine province in second part of XIX- early XX century. The author analyzes system of educational institutions for teachers' preparation, exposes the issue of teachers' financial and social situation, the level of their professional competence.

О. В. Кульчицька

ПІВДЕННІ ЯХТ-КЛУБИ В КІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Протягом ХІХ-ХХ століть були організовані яхт-клуби в багатьох державах світу. Цей процес не обминув і південні землі України. Будівництво військових вітрильних кораблів підштовхувало морських офіцерів Чорноморського флоту до занять на веслувальних і вітрильних човнах.

Нажаль це питання в історичній науці належить до числа маловивчених, хоча певні напрацювання все таки існують. Так, розвитку та діяльності окремих яхт-клубів присвятили свої публікації і праці Б.Аров, М.Б.Козир, А.Ф.Кисельов, А.Скачек [1-3]. Цікавий матеріал з історії існування миколаївського яхт-клубу зібрав М.Терновский [4-5]. Однак вказані дослідники зупинилися лише на краєзнавчому аспекті, виклавши основні віхи виникнення, становлення та розвитку яхт-клубів окремих міст Півдня України. Проте, згадана проблема потребує більш широкого, принаймні регіонального висвітлення, на що й звернула увагу автор даної статті.

Аналіз Статутів досліджуваних об'єднань кінця ХІХ – початку ХХ ст., затверджених морським міністерством Росії та їх звітів за різні роки дають підставу стверджувати, що південні яхт-клуби належали до громадських організацій фізкультурно-спортивного типу. Склад керівних органів яхт-клубів, що діяли на Півдні України наприкінці ХІХ – на початку ХХ століть, був схожий на той, який існував у товариствах Російської імперії. Очолював товариство голова ради або правління. Кількість товаришів (заступників) голови коливалась від 1 до 3. Всі посади в основному були виборні, робота велась на звичайному ентузіазмі і не оплачувалась. Зазвичай до ради або правління товариства, крім голови, заступників і членів ради, входили скарбник і секретар. Існували ці не державні утворення виключно за рахунок одноразових та щорічних внесків дійсних членів яхт-клубу, та жертвувань благодійників.

Перший на півдні яхт-клуб виник в Одесі 12 вересня 1875 р. Його командором був контр-адмірал М.М.Чихачов, який пізніше управляв морським міністерством. До списку членів-засновників входило 30 чоловік, серед яких були такі поважні особи, як Одеський градоначальник М.І.Бухарін, міський голова М.О.Новосельський, відомий громадський діяч і меценат Г.Г.Маразли, генеральний консул Великобританії Г.Е.Станлей, віце-консул Великобританії В.Г.Гент, предводитель дворянства Херсонської губернії колекціонер і благодійник І.І.Курис [3, с.5].

При відкритті яхт-клубу в його розпорядженні було лише 4 яхти, проте з розвитком його діяльності зростала як кількість членів, так і кількість суден. Так, у 1897 р. товариство нараховувало у своєму середовищі 9 почесних, 75 дійсних і 3 членів-змагальників. Серед суден у цьому ж році було 13 яхт, 1 парове судно, 6 веслових, 10 двійок, гічок і катерів при яхтах. 14 квітня 1895р. при Чорно-

морському яхт-клубі почав діяти вітрильний гурток, призначення якого полягало в користуванні невеликими суднами та вдосконаленні їх управління при незначних витратах [14, с.3]. Поступово кількість суден, що належали Чорноморському яхт-клубу зростала. Вже у 1907 р. йому належало 83 судна, серед яких 19 вітрильних, 3 моторних, 41 гребне, в тому числі 20 суден, підпорядкованих вітрильному гуртку [14, с.43].

Аналогічний клуб у Миколаєві виник 1888 року, його членами стали понад 50 осіб. Ініціатива створення яхт-клубу належить ад'ютанту головного командора Чорноморського флоту та портів Є.М.Голікову [2, с.40]. Згідно зі Статутом, миколаївський яхт-клуб об'єднував навколо себе бажаючих займатися плаванням на веслових, вітрильних і парових суднах, мав сприяти поліпшенню їх будівництва, проводив змагання. Стати членами клубу могли лише представники заможних родин, люди з бездоганною репутацією. Бажаючі вступити до цієї організації повинні були отримати рекомендації двох членів товариства. На найближчому засіданні комітету клубу розглядалися заяви кандидатів і шляхом таємного голосування приймалося відповідне рішення [15, с.3, 6].

Основні зусилля південних яхт-клубів спрямовувалися на проведення перегонів. Перші вітрильні перегони в Миколаєві були проведені 7 травня 1898 р. на річці Південний Буг, а 17 травня 1904 р. відбулися перші крейсерські перегони Очаків – Миколаїв [13, с.5]. З того часу кожний спортивний сезон починався 7 травня і тривав до самих морозів. Спортивні змагання були справжнім святом: глядачі спостерігали за змаганнями яхт, грали духові оркестри, люди танцювали, розважалися, увечері дивилися феєрверк. Якщо у 1896 р. таких було проведено лише 7, то у 1907 р. – вже 9. Серед них – спортивні змагання 26 та 29 серпня 1907 р. на призи від морського міністерства, а 10 липня 1907 р. – перегони на лінії Очаків – Миколаїв.

У той час, як інші типи громадських організацій ігнорували прагнення до співпраці з подібними собі товариствами, південні яхт-клуби взяли це на озброєння. Сама специфіка даних товариств передбачала проведення спільних заходів. Так, у 1906 р. за пропозицією командора Чорноморського яхт-клубу Одеси А.А.Анатра й за активним сприянням миколаївського яхтсмена А.П.Стоянова були проведені вітрильні перегони між містами. Змагання були нерівними, оскільки миколаївці виставили 5 яхт, а одесити – 11. До того ж на той час Чорноморський яхт-клуб вважався кращим у країні. Він мав якісно обладнані яхти “Галатея” та “Чудак”, екіпажі яких брали участь у багатьох змаганнях із зарубіжними яхтсменами. Миколаївські яхтсмени змагання програли, але зайняли декілька призових місць [13, с.6].

Подібні перегони між містами проводилися і в наступні роки. Так, 1 червня 1908 р. 4 яхти миколаївського яхт-клубу брали участь в об'єднаних перегонах, влаштованих Чорноморським яхт-клубом, у якій яхта “Міраж” отримала два призи за абсолютну швидкість, а яхта “Адмірал” під керівництвом В.Ковачевича виграла в своєму класі три призи [8, с.17-18].

Відмітимо, що популярність південних яхт-клубів значною мірою залежала від членів товариства та окремих осіб. Так, добробутом Чорноморського яхт-клубу та зростанням його престижності опікувалися командор А.А.Анатра, віце-командор барон В.А.Мас, секретар С.І.Дужан, офіційний обмірювач А.І.Гельвере [10, с.8].

Піднесенню миколаївського яхт-клубу сприяв відомий громадський діяч М.М.Аркас, який з 1907 по 1909 рр. був не тільки членом місцевого яхт-клубу, а й його командором [8, с.13]. Він гідно володів яхтою “Олеся”, яка була з'єднуючим ланцюгом між яхт-клубом та його маєтком в Старій Богдановці. Часто на її борт піднімалися гості, серед яких були знаменитий художник, архітектор, онук штурмана з брига “Меркурій” М.Д.Прокоф'єв; барон, землевласник, меценат М.О.Рено; брати Микола та Афанасій Тобілевичі та деякі інші відомі представники громадськості [5, с. 20].

Великою популярністю користувався Катерининський яхт-клуб. Він був заснований у 1897 р. моряками та любителями морського спорту, яких не задовольняв Чорноморський яхт-клуб. Командором цього об'єднання був відставний капітан 2-го рангу І.Ф.Ісаков, а віце-командором – В.Ф.Харламов. Обидва клуби знаходилися в Одесі, культивували розвиток вітрильного та веслового спорту, проводили змагання. Різниця полягала в тому, що Катерининський яхт-клуб періодично влаштовував збори, на яких читалися доповіді та повідомлення, що стосувалися морських справ, а Чорноморський яхт-клуб таких заходів не проводив.

Безумовно, результат тих чи інших змагань залежав не тільки від майстерності команд, які брали участь у перегонах, а й від якості суден. На початковому етапі судна купували за кордоном і в Петербурзі. Згодом невеличкі яхти почали будували на верфях південних міст України та в майстернях місцевих умільців. Так, у 1889 р. в Миколаєві була побудована 7,5 - тона яхта “Адмірал” [1, с.3]. Найбільша яхта Одеси, водомісткістю 127 тон мала горду назву “Мігея” і належала Катерининському яхт-клубу, другим за величиною був тендер “Нірвана” вагою 60 тон, інші судна були від 2 до 20 тон. Клуб регулярно проводив вітрильні та веслові перегони. Він відкрив для південної громадськості відомістю людей. Серед них був видатний авіатор С.І.Уточкін, який у свій час на власній яхті під привабливою назвою “Баба Ягурж” брав участь у змаганнях, організованих цим клубом. Любитель екстриму, він одного разу на великій швидкості перевернувся і потрапив під яхту, за що був на деякий час позбавлений участі в перегонах [7, с.10].

Звіти товариства свідчать, що найбільш плідно клуб працював на початку XX ст. Так, протягом 1908 р. члени цього об'єднання здійснили дальні плавання в Ялту, Севастополь, Миколаїв, Херсон та інші міста. Проводилися змагання на першого весляра. Майже щотижня комітетом Катерининського яхт-клубу влаштовувалися перегони на значні дистанції. Такі змагання виховували витривалість, доводячи на практиці, наскільки весловий спорт корисний і потрібний для фізичного розвитку. У 1910 р. Катерининському яхт-клубу належало 66 суден (28 вітрильних і 38 веслових), що дозволяло йому виступати ініціатором перегонів. У цьому ж році клубом було проведено 10 таких змагань [9, с.30-43]. Цікавою віхою діяльності Катерининського яхт-клубу було існування голубиної пошти, яка складалася зі 128 пар поштових голубів. Вони приносили телеграми про результати перегонів або повідомляли про те, що на тій чи іншій яхті все гаразд [9, с.78].

Південні яхт-клуби намагалися крокувати в ногу з часом, розширюючи свої можливості. Зокрема, позитивною роботою Катерининського яхт-клубу було залучення до веслового спорту жінок і дітей. У 1908 р. його членами стали жінки і діти 7-10 років. Територія яхт-клубу поступово вдосконалювалася, а його члени постійно дбали про добробут власної організації, намагаючись забезпечити необхідні зручності для своїх вихованців. Так, у 1909 р. для учнів Катерининського яхт-клубу було збудовано приміщення, де вони могли переодягатися в спортивні костюми і відпочивати. Подібною діяльністю займалися і миколаївські яхтсмени. В 1908 р. вони вперше провели перегони серед жінок і учнівської молоді. Змагання мали великий резонанс у місті, зацікавивши публіку всіх верств населення.

Крім того, у 1909 р. при яхт-клубі Миколаєва був відкритий гімнастичний відділ. У його заснуванні взяли участь члени яхт-клубу П.П.Юріцин, Е.Е.Делуа, П.Г.Каракаєв та інші. Викладачем був запрошений спеціаліст "сокольської" гімнастики І.Ю.Вальят. Заняття з гімнастики проводилися в приміщенні реального училища, бо власного комітету не мав. У 1911 р. гімнастичний відділ відвідувало лише 30 чоловік, оскільки потрібно було сплачувати великі кошти. За весь сезон, що тривав з жовтня по квітень, члени яхт-клубу та їх гості платили по 15 рублів, а жінки та учні – по 10 [11, с.37-48].

Членство в яхт-клубі Миколаєва не було сталим, що впливало на його розвиток. Так, з 1888 по 1892 рр. кількість яхтсменів зменшилася з 72 до 44 чоловік. Це пояснювалося відсутністю власного приміщення. У 1904 р. таке приміщення було збудовано, і в 1906 р. у товаристві вже нараховувалося 175 осіб [6, с.32]. Отже, зростання кількості членів цих об'єднань свідчило про їх популярність.

Якщо попередні яхт-клуби виникли наприкінці XIX ст., то Херсонський яхт-клуб розпочав свою діяльність тільки з 1907 р. До складу його членів-засновників увійшло 15 осіб, серед яких були відомі та шановані громадяни Херсона: М.Є.Беккер – міський голова, С.Я.Красношарпа – нотаріус Херсона, О.В.Калужний – статський радник, Й.Й.Пасальський – капітан 1-го рангу, Г.Р.Шиц – херсонський купець та інші [16, с.1]. Очолював яхт-клуб начальник Херсонського порту князь О.Д.Максудов. У 1909 р. цей спортклуб нараховував 59 осіб [12, с.38].

Завдяки відданості власній справі, активній громадській позиції членів вказаних товариств та їх фінансовій незалежності, південним яхт-клубам вдавалося діяти за будь-яких обставин. Свою життєспроможність вони проявили навіть у 1914 р. Наприклад, миколаївський яхт-клуб у цьому році нараховував понад 300 спортсменів, а його флотилія складалася зі 109 суден. Продовжувалися гонки на невеликі дистанції під час яких азарт боротьби, гострі моменти, характери капітанів і ходові якості яхт були видні глядачам, що залишалися на березі. Однак спостерігалися і певні зміни. Вони, головним чином, стосувалися німецьких підданих, членів яхт-клубу, яких у 1914 р. у кількості 19 осіб було виключено з рядів організації [4, с. 58-60.]. Романтичний період в житті яхт-клубів завершився з приходом до влади більшовиків у 1917 році. Приватні яхти і судна були націоналізовані, а найбільш цінні яхти угнані за кордон.

Таким чином, можна дійти висновку, що південні яхт-клуби кінця XIX – початку XX ст., гуртуючи навколо себе представників елітних кіл південного регіону, були громадськими організаціями фізкультурно-спортивного типу. Незважаючи на те, що вказані об'єднання з'явилися в різний час, у цілому вони мали позитивний вплив на південних мешканців України, оскільки були улюбленим місцем не тільки для яхтсменів, які проходили там школу майстерності, а й для пересічних громадян, для яких вони асоціювалися з чудовим місцем відпочинку. Крім того, яхт-клуби стали зразком і стимулом для розвитку інших спортивних товариств, які пропагували інші види спорту.

Джерела та література

1. Аров Б. Жемчужина парусного спорта // Южная правда. – 2007. – 12 мая.
2. Козир М.Б., Кисельов А.Ф. Від масовості – до майстерності у фізичній культурі та спорті (1789-2001 рр.). – Миколаїв, 2003.
3. Скачек А. Черноморский яхт-клуб у истоков отечественного яхтинга // Моряк Украины. – 2006. – 31 мая.
4. Терновский М. Истории николаевского яхт-клуба. – Николаев, 2005.
5. Терновский М. Николаевскому яхт-клубу – 120 лет // Ініціатива. – 2007. – №2.

6. Двадцатилетие состоящего под августейшим покровительством Его императорского высочества Великого князя Александра Михайловича речного яхт-клуба г. Николаева. Краткий исторический очерк. Составлен секретарем яхт-клуба А.Голубевым. – Николаев, 1907.
7. История яхт-клубов России и Новороссии (парусный спорт) // Моряк Украины. – 2004. – 23 июня.
8. Отчет деятельности речного яхт-клуба г. Николаева за 1908 год. – Николаев: Типолитография бр. Л. и И. Белолипских, 1909.
9. Отчет Екатерининского яхт-клуба за 1910 г. – Одесса: Т-во писчего и печатного производства братьев Кульберг, 1910.
10. Отчет комитета Черноморского яхт-клуба за 1907 р. – Одесса: Тип. Акц. Южно-Русского общества печатного дела, 1908.
11. Отчет о деятельности речного яхт-клуба г. Николаева за 1911 г. – Николаев: Типолитография бр. Л. и И. Белолипских, 1911.
12. Памятная книжка Херсонской губернии на 1910 год. – Херсон: Типография Херсонского губернского правления, 1910.
13. Сергиенко Л., Главатый С. Мир здоровья. – Одесса, 1992.
14. Устав парусного кружка при Черноморском яхт-клубе. – Одесса, 1895.
15. Устав речного яхт-клуба г. Николаева. – Николаев: Электро- типоитография братьев Л. и И. Белолипских, 1910.
16. Устав Херсонского яхт-клуба. – Херсон: Типолитография М.И.Ковалева, 1907.

Summary

The activity of the South yacht – club during their being is considered in the article. Are called practice measures and founders of this organizations.

О. С. Морозова

РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОЇ ОСВІТИ НА БУКОВИНІ ТА ЗАКАРПАТТІ В КІНЦІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX СТ.

Проблема історії та розбудови національної освіти є однією з найбільш актуальних в наш час. Це сфера життя людського суспільства, яка постійно зазнає реформування. Тому дослідження історії української освіти, коли вона в силу специфічності історичних подій перебувала в загальноєвропейському просторі, зокрема території Закарпаття та Буковини в кінці XIX – на початку XX століття вимагають більш конкретного вивчення чим це було до сьогодні.

Необхідно відзначити, що незважаючи на важливість вказаного питання, воно залишається маловивченим. Серед авторів, які достатню увагу приділяли розвитку української освіти в Закарпатті та Буковині слід виділити М.Грушевського [1], С.Сірополька [2], Д.Герцюка [3], В.Качмаря [4].

Мета даної статті – базуючись на широкому колі джерел та літератури, дати загальну картину стану української освіти в Закарпатті та Буковині у кінці XIX – на початку XX ст.

Могутня хвиля національного піднесення сприяла пробудженню освітянства, поклала початок боротьбі за українські школи. Важливо відмітити, що “справедливість українських домагань визнавав тодішній австрійський уряд” [5, с.8].

На кінець XIX ст. початкові школи ділилися на сільські (одно - , дво - і трикласні) та міські. Навчання в школах сільського типу не давало жодних прав на середню і вищу освіту. До шкіл міського типу належали чотири - , п'яти - , шести - і семикласні школи, а також так звані горожанські на Закарпатті. Їх програми передбачали глибші знання, а після закінчення четвертого класу можна було продовжувати навчання в середній школі. Школи міського типу призначалися для дітей більш заможного міського населення [6, с.170-171].

У переважній більшості шкіл навчання велося у Північній Буковині – німецькою мовою, а в Закарпатті – угорською. Кількість українських шкіл невпинно скорочувалася. Наприклад, у Закарпатті 1881 р. ще існувало 353 українські школи, а через двадцять п'ять років їх залишилося всього 23 [7, С.230].

Народним учителям доводилось працювати у надзвичайно важких умовах, часто за мізерну платню. Прогресивний педагогічний журнал у Росії “Вестник воспитания” писав, що в Австро-Угорщині уряд щорічно витрачає на утримання одного коня 400 флоринів, злочинця – 300, а народного вчителя – 200 і менше [8, С.172]. Щоб утримати сім'ю, вчителі часто шукали додаткового заробітку. Учитель не був певний у забезпеченні своєї старості: щоб одержати пенсію, він мав працювати на постійній посаді в школі не менш як 40 років. Траплялося, що вчитель на схилі віку змушений був жебракувати, а то й гинути з голоду. Серед народних вчителів набуло поширення таке захворювання, як туберкульоз, що дістав назву “вчительської хвороби”. За підрахунками статистиків,