

“Я БУЖУ НА ЗАРЕ СВОЕГО ДВУХКОЛЕСНОГО ДРУГА...”

Велосипеды в городе

В последние годы в России возвращается интерес к бытовому велосипеду в городском формате. Это в первую очередь поездки на работу и обратно (никакие пробки не страшны), прогулки по парковым зонам, путешествия за город... Считается, что здесь мы - всего лишь последователи жителей скандинавских стран, где это увлечение давно стало частью жизни. Впрочем, посмею возразить. В начале семидесятых годов мне пришлось работать на машиностроительном заводе в поселке Пены Льговского района. Рабочие в своем большинстве были из соседних деревень и на работу ездили на велосипедах. В том числе весьма солидные дядьки. У проходной завода была организована велостоянка, вмещавшая до пятисот «веломашин» при общей численности работающих – около двух тысяч человек. И такая велоситуация уже тогда бытовала во многих небольших населенных пунктах.

Всего сто с лишним лет назад велосипеда в российских городах опасались, как сегодня - автомобиля. Хотя к тому времени (в 1892 году) было создано курское велосипедное общество – как и во многих других городах страны. В типовом уставе велосипедных обществ России, утвержденном министром внутренних дел, отмечалось, что велосипедная езда - это «...удобный, приятный и практичный способ передвижения», а также «полезное лечебное средство», и посему надо содействовать ее развитию. Согласитесь, звучит вполне современно – особенно в условиях растущего «атеросклероза» наших городских коммуникаций. Существовавшими тогда правилами городского велосипедного движения (таковые появились раньше аналогичных автомобильных) допускалась езда по городу только на низких, безопасных велосипедах (“высокие” - это те архаичные конструкции, где переднее колесо было огромным, и велосипедист сидел на высоте полтора метра от земли. Разрешалось пользоваться велосипедами лишь тем лицам, кто прошел испытание в комиссии, состоящей из двух членов комитета Курского общества велосипедистов и одного полицейского чиновника. В целях безопасности запрещалась быстрая езда по городу наперегонки, предписывалось держаться правой стороны, а объезд пешеходов и экипажей делать только с левой, ни в коем случае не нервировать лошадей, при езде группой двигаться только в затылок друг другу, не злоупотреблять сигналами звонков. Запрещалось ездить по городским улицам в трико. То есть, спорт отдельно, прогулочная езда – отдельно. Члены велосипедного общества носили форменную одежду и соответствующие значки. То есть, велодвижение уже тогда пытались регламентировать и сделать заметным для окружающих.

К слову, когда-то в Курске был даже свой велотрек. Несомненный показатель высокого в свое время уровня развития у нас велоспорта. В те времена такие сооружения назывались циклодромами, как и велосипедистов-спортсменов некоторое время величали циклистами... Так вот, курский циклодром был сдан в эксплуатацию 15 мая 1895 года, всего через три года после открытия первого в стране, московского (в здании манежа, на Манежной площади Москвы), и через год после тульского, сооруженного вторым в России. Автор курского проекта - инженер Московско-Киево-Воронежской железной дороги Николай Колосов, который (как считают некоторые краеведы) разработал и тульский циклодром, сохранившийся до наших дней. От курского велотрека не осталось даже фотографий, но, если судить по тульскому, это было очень надежное деревянное сооружение (тогда уже существовали треки и с асфальтовым покрытием, к примеру - в Одессе) со строго выверенной геометрией. Судя по всему, ездить по такому было очень комфортно. Размещался курский велотрек на площади, которая своим расположением совпадала с территорией нынешнего парка Бородино («Героев Гражданской

войны»). Велотрек был результатом деятельности и предметом забот Курского велосипедного общества...

Однако вернемся в нынешние времена. Понятно, что развитие велодвижения в оговоренном выше городском формате невозможно без создания соответствующей инфраструктуры. В первую очередь это система велодорожек, но не только. Велосипедист должен стать привычным и полноправным участником уличного движения наравне с пешеходом. Стало быть, нельзя обойтись без определенных новаций и в Правилах дорожного движения...

И тут вопрос: где в центре города проложить эти велодорожки? Хотя стоп! У нас же есть широченный тротуар по четной стороне улицы Ленина. Если вписать велодорожку там, она вовсе не будет мешать пешеходам. Понятное дело, нужно устранить необходимость перескакивать через бордюр, когда вы переезжаете (на зеленый свет) поперечные улицы, продублировать специально для велосипедистов сигналы светофоров... А почему бы не взглянуть и на Первомайский парк как на место организации велопутей? Там даже проще – нет автомобилей. Аналогично и в Детском парке.

Здесь главное начать... И, может быть, вернуться к опыту давнего общества курских велосипедистов. Уточним – городских велосипедистов.

К слову, почему бы курянам не подумать и о восстановлении своего велотрека?

В завершение вернемся к названию. Это первая строка из знаменитого стихотворения Евтушенко:

Я бужу на заре
Своего двухколесного друга
Мать кричит из постели:
"На лестнице хоть не трезвонь!"
Я свожу его вниз.
По ступеням он скачет
упруго...

А дальше: на работу, в школу, в институт, на прогулку... Одним словом, куда хотите: перед вами весь мир открыт.

Навстречу солнечному лету
Неси меня, мой друг, неси!
Вращай колесами планету
Вокруг ее земной оси!

Виктор КРЮКОВ,
двухколесный велосипедист,
начиная с четырехлетнего возраста.

