



Андрей Мятнев, иллюстрации из коллекции автора

Велосипедная Москва

В последние годы количество велосипедистов на улицах нашего родного города изрядно увеличилось. Конечно, до равноправия с автомобилями дело не дошло, и едва ли можно предполагать, что в ближайшем времени это произойдет, но факт — велосипед в Первопрестольной опять в почете и популярен, как когда-то. Когда?

В Москве первые велосипеды были замечены еще в начале 1860-х годов. По достоверным данным, на «костотрясах» французского производства катались в приусадебных парках представители аристократических семейств Первопрестольной. За машинами иностранного изготовления появились и отечественные образцы, правда, не фабричного, а кустарно-кузнечного производства. Повторяя в общих чертах французские прототипы, эти машины имели ряд присущих только им особенностей, что свидетельствует о том, что пылкий ум русского умельца и здесь внес свою лепту в конструирование новейшей по тем временам техники. Доподлинно известно о появлении такой машины приблизительно в 1865 году в Останкино, в усадьбе графов Шереметевых, знаменитой своим театром. «Костотрясы» весьма оригинальной конструкции был изготовлен из железа местным кузнецом. Самое интересное, что этот раритет сохранился до наших дней! В довольно скверном состоянии, с переломанной пополам рамой и глубокой коррозией на всех деталях велосипед обнаружили работники Останкинского дворца-музея в камерке под сценой домашнего театра в 1992 году. Мне довелось заниматься реставрацией этой машины в 1992–94

Гг. Велосипедисты

всегда могут встретить своих знакомых у

АНАХОВА,

Конец аллеики, въ Петровскомъ паркѣ.

Чай, кофе и холодныя закуски.

годах, и сейчас она экспонируется в Останкинском музее. Сведений об изготовителе этого велосипеда, к сожалению, не удалось найти ни в архиве Шереметевых, ни в публикациях прессы тех лет.

К началу 1870-х в Москве насчитывалось уже несколько десятков людей, увлеченных велосипедной ездой. Так как катание на бициклах происходило в закрытых помещениях вроде Манежа, то для большинства жителей города созерцание человека, оседлавшего странную двухколесную машину, было чем-то вроде цирковой экзотики. Кто-то шептал «Чур меня», мелко крестясь, а кто-то во все глаза жадно наблюдал за

оставлявшим змеистый след удивительным всадником. Старинные дагерротипы и ранние фотографии запечатлели первых поборников двухколесного самопередвижения: вот группа студентов Московского университета окружена французский «костотрясы», а вот — какой-то могучий человечиче явно купеческого звания стоит в неестественно застывшей позе возле кустарного кованого велосипеда.

Количество велосипедистов продолжало расти, и вот 31 марта 1884 года произошло волнительное и долгожданное для них событие — правительство утвердило устав Московского Общества Велосипедистов-Любителей (М.О.В.Л.) — первой в Москве и второй по счету во всей России корпорации, объединявшей людей, увлеченных двухколесной машиной.

Организатором корпорации и автором устава стал Юлий Иванович Блок — известный московский спортивный деятель и коммерсант, совладелец солидного торгового предприятия. В число учредителей входили Жан и Юлий Блоки, И. Лерс, полковник А. Фирсов, архитектор В. Шухов и другие... К концу года М.О.В.Л. насчитывало уже 52 действительных члена.

Первая в России велосипедная гонка произошла опять-таки в Москве — 24 июля 1883 года на ипподроме Московского общества охотников конского бега на Ходынском поле состоялись заезды на дистанцию 1,5 версты. Они собрали рекордное количество зрителей — около 25 000 человек. Сведения об участниках этого спортивного праздника весьма скупы,



Группа московских велосипедистов во время загородной поездки в село Павшино. 1908 год

МОСКОВСКОЕ ОБЩЕСТВО ВЕЛОСИПЕДИСТОВЪ-ЛЮБИТЕЛЕЙ

(основано въ 1884 г.).

Зимній сезонъ: Катанія въ манежѣ три раза въ недѣлю. По праздникамъ и воскресеньямъ — днемъ, а въ будни — вечеромъ, отъ 7—10 ч., при электрическомъ освѣщеніи.

Во время катанія играетъ оркестръ военной музыки.

Лѣтній сезонъ: Гонки и общественныя побѣдки.

Станціи Общества: 1) Петровский паркъ, Петербургское шоссе; 2) Сокольники, Ивановская улица; 3) при гоночномъ кругѣ Общества.

Гоночный кругъ: Ходынка, рядомъ съ Изюгомъ.

Плата: Членскій взносъ — 20 руб.; вступительныхъ — 10 руб.; плата за сезонъ — 10 руб.

однако история сохранила имена некоторых из них: москвичи братья Генрих и Федор Жемличка, Юлий и Людвиг Блок, петербургский архитектор В.А. Пруссаков, владелец литейно-механического завода в Воронеже В.Г. Столь, А. Андриянов из Харькова и коммерсант, гражданин Соединенных Северо-Американских Штатов И.И. Лерс. Соревнования заслуженно носили статус международных — в них принимали участие несколько подданных Великобритании, австриец (подозреваю, что имелся в виду Г. Жемличка — он был австрийским подданным) и американец (уже упомянутый И.И. Лерс). Все спортсмены ехали на высоких велосипедах-«пауках». Первым к финишу пришел москвич Федор Жемличка, он и стал первым обладателем почетного звания «Лучший ездок России».



1886 год

Члены Московского Общества Велосипедистов-Любителей катаются в манеже.

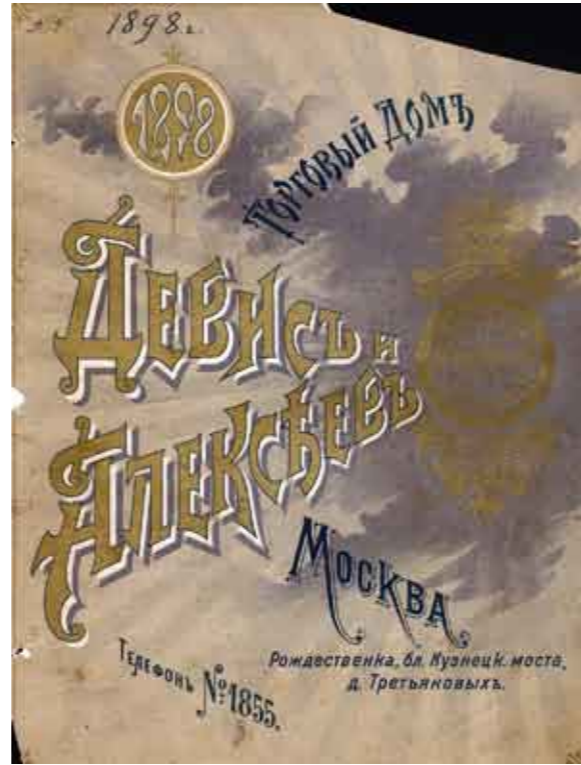


Наградной жетон М. О. В. — Л. за велосипедные гонки. 1892 год

Лучший гонщик Москвы 1890-х, чемпион России Александр Бутылкин. 1898 год



Московский гонщик В. Сафонов за лидерским квадруплетом после установления всероссийского рекорда на 100 верст. У квадруплета слева направо: братья А. и Ф. Смирновы – лучшие московские гонщики-тандемисты, владельцы кофейной «Циклиста»; далее – неизвестный; последний – чемпион России и призер труднейших дорожных гонок М.Ф. Дзевочко. 1897 год



Федор Жемличка – управляющий велодромом «Гумбер» (справа) рядом с английским путешественником Р. Джефферсоном во время его путешествия по маршруту Лондон – Хива. 1898 год

19 мая 1888 года министр внутренних дел утвердил устав Московского Клуба Велосипедистов (М.К.В.). Рождение еще одной крупнейшей велосипедной корпорации произошло благодаря 13 учредителям, ставшим и первыми членами клуба. Председателем М.К.В. избран составитель устава Николай Платонович Оболдуев. К концу года клуб насчитывал уже 48 действительных членов. Члены клуба носили серебряный значок с эмблемой М.К.В. «Гнездом» – именно так пресса именвала резиденцию клуба – на протяжении всего времени его существования была дача Джанумова в Петровском парке. Правление М.К.В. располагалось

в помещении Немецкого клуба на Софийке. М.К.В. был более демократическим объединением, нежели Общество Велосипедистов-Любителей, носящее характер аристократического клуба по интересам, так что его облюбовали представители буржуазии и творческой интеллигенции. 2 марта 1895 года к двум велосипедным союзам города добавился Московский Кружок Велосипедной Езды (М.К.В.Е.), своим появлением, как ни странно, «уравновесив» начавшуюся было конкуренцию между «столпами» велосипедной жизни Первопрестольной. Помимо вышеназванных, в конце XIX века в Москве существовало еще несколько объединений любите-

лей велосипеда: Клуб Циклистов «Москва», основанный в апреле 1897 года; Общество Велосипедистов «Россия», функционировавшее с сентября 1895-го; Союз Велосипедистов-Туристов, открытый в марте 1897-го, и Кружок Циклистов «Мюр и Мерилиз», существовавший с 1898 года. Эти общества, конечно, были не столь многочисленны, как М.О.В.Л., М.К.В. и М.К.В.Е., однако количество членов каждого из них превышало 200 человек. Цели каждая из перечисленных спортивных корпораций декларировала сходные: пропаганда велосипеда и велосипедного спорта, помощь в получении разрешений для езды по городу (аналог современ-



Лучшие гонщики М.К.К. и В.Л. Федор Борисов (слева) и Николай Волочугин на первой российской Олимпиаде в Киеве. 1913 год

ных водительских прав), организация поездок, экскурсий и состязаний, техническая и информационная поддержка (все клубы содержали мастерские по ремонту «стальных коней» и имели библиотеки, содержавшие массу периодических изданий и книг по тематике), ну и, конечно же, – общение с товарищами по увлечению! Культурная жизнь в недрах велосоюзов прямо-таки кипела – клубные вечера с танцами сменялись общественными поездками по окрестным достопримечательностям, гонки – маскарадами и гуляниями. В общем, каждый мог найти себе занятие по душе, да и атмосфера внутри обществ царилла самая душевная.

В один из летних дней 1891 года все велосипедное население Москвы и многочисленные иногородние гости собрались на Ходынском поле на открытие первого в стране специального спортивного сооружения для велосипедных состязаний – циклодрома, или, как говорят в наше время, велотрека. Циклодром, построенный на средства М.О.В.Л., имел цементное покрытие полувосточной дорожки и земляные насыпные виражи; для гонщиков и зрителей были построены деревянные павильон и трибуны. С момента открытия и до 1902 года на Ходынском треке было проведено более 100 крупных гонок, в которых принимали участие лучшие спортсмены страны и иностранные

МОСКОВСКИЙ КРУЖОКЪ

Велосипедной Езды.

(Устав утвержден Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ 2-го марта 1895 г.)

Адресъ Правленія:

Москва, Лялинъ пер., домъ Кудряшова, кв. 6.

Годовой членской вѣзды 5 руб.

Единовременный взносъ при поступленіи 2 »

Вновь вступающ. члены получаютъ безъ дальнѣйш. доплаты:

1) удостовѣреніе въ умѣломъ владѣніи велосипедомъ на предметъ полученія разрѣшенія ѣзды на велосипедахъ по г. Москвѣ;

2) значекъ Кружка;

3) эмблему Устава Кружка;

4) списокъ членовъ Кружка.

Каждый членъ пользуется правомъ:

1) принимать участіе въ устраиваемыхъ кружкомъ собраніяхъ, прогулкахъ, пикникахъ, гонкахъ, танцевальныхъ вечерахъ и проч.;

2) конкуррировать на призы за болѣе всего пройденныхъ верстъ въ теченіи сезона;

3) оставлять на ностой велосипеды на станціяхъ Кружка;

4) чтенія книгъ бібліотеки Кружка, газетъ и журналовъ, выписываемыхъ Кружкомъ;

5) получать своевременныя увѣдомленія о всѣхъ предоставляемыхъ собраніяхъ, гонкахъ, поѣздкахъ, празднествахъ и проч.

Moskauer Radspor Verein v. 1895. — Die Statuten sind vom Kaiserl. Ministerium des Innern bestätigt.

Verwaltungsstelle: Moskau, Lalin pereulok, Haus Kudrjaschow.

знаменитости. В дни, когда состязаний не проводилось, на циклодроме катались члены московских спортивных клубов – бесплатно, при предъявлении клубной карточки или значка, прочие же – после оплаты входного билета.

Для московских велосипедистов того времени посещение циклодрома или клубного сбора было возможностью узнать последние новости и пообщаться с такими же увлеченными. Других способов получения информации практически не было – городские газеты и журналы мало внимания уделяли теме велосипедной езды и спорта, в основном предпочитая дутье «велосенсации». И вот в начале 1892 года вышел в свет первый номер специального журнала «Велосипед и речной яхт-клуб». Его издателем и редактором был губернский секретарь С.П. Яновский. Журнал выходил на протяжении четырех лет, с 1892 до 1896 год, три раза в месяц. В процессе существования журнал дважды менял свое название: на «Велосипедист» (с начала 1893 года), а затем на «Велосипедный спорт» (с начала 1894-го). Основной темой журнала был велосипед, но широкая эрудиция редактора и его увлечение спортом как таковым не могли оставить без внимания и другие спортивные дисциплины. Так, на страницах «Велосипедиста» публиковалась информация по парусному, гребному, коньковому и только зарождавшемуся автомобильному спорту, атлетике и борьбе. «Ознакомление спортсменов с историей спорта в России и с современным его состоянием» редакция декларировала как основную цель издания. Этот журнал наконец утолил информационный голод среди московских «товарищей по колесу». Однако спустя четыре года «Велосипедный спорт» прекратил свое существование.

После прекращения выпуска этого журнала Москва не осталась без велосипедного издания – с января 1895 года начал выходить иллюстрированный еженедельный велосипедный журнал «Циклист». Редактировал его личный почетный гражданин Д.П. Голомзин, а издателем был И.Я. Липскеров, который издавал также газету «Новости дня». Годовая подписка стоила 5 рублей, и читатель получал 50 журналов в год.

О популярности «Циклиста» в Москве и далеко за ее пределами говорит тот факт, что в качестве своего печатного органа в конце 1890-х его избирают многие спортивные объединения: Московский Клуб Велосипедистов, Московский Кружок Велосипедной Езды, Московский Клуб Лыжников, члены которого летом меняли лыжи на велосипеды, и даже рижское отделение Общества Велосипедистов «Унион». Популярности «Циклиста» в немалой степени способствовало открытие известными московскими велосипедистами братьями Смирновыми в 1897 году одноименного кафе в Петровском парке за Тверской заставой (нынешняя территория стадиона «Динамо»). Смирновы, на спортивном поприще снискавшие славу



МОСКОВСКОЕ ОБЩЕСТВО ВЕЛОСИПЕДИСТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ
ОСНОВАНО в 1884 г.
Первое в России

ТОУНКИ, РАЙОНЪ СЪ БЫОКЪ
НАЧАЛО РОВНО ВЪ 4 Ч. ДНЯ
ВЪ ЧЕТВЕРГЪ, 14^{го} МАЯ
НА ЦИКЛОДРОМЪ

**ГРАНДИОЗНЫЯ ВЕЛОСИПЕДНЫЯ
ГОНКИ
УТОЧКИНА,
БУТЫЛКИНА,**

СЪ УЧАСТИЕМЪ
20 ЗАЪЗДОВЪ 20

КЛАССНЫЯ ПРИЗЫ. РАЗНООБРАЗНАЯ ПРОГРАММА.

Оркестръ военной музыки Ростовского полка подъ управленіемъ г. Павлова.
Матча часть «загата» сборъ въстауа въ валазу Герардуса Выходителета
въ валазу 2а 3аа уа. С. Шестоваго чата.

НАЧАЛО РОВНО ВЪ 4 ЧАС ДНЯ

великолепных тандемистов, были известны и как талантливые фотографы, так что интерьер кафе был украшен фотоснимками гонок, спортсменов и деятелей велосипедного дела. По воскресеньям в «Циклисте» собирались для общения московские велосипедисты и «лица, им сочувствующие». Стараниями общественности, при активном содействии братьев Смирновых, на аллее Санкт-Петербургского шоссе в 1898 году открылась первая в стране официальная велодорожка. Что интересно, она и по сей день сохранилась в почти что первоначальном виде – небольшой бульвар на Ленинградском проспекте между площадью Тверской Заставы и станцией метро «Сокол» когда-то был ареной борьбы между гонщиками-шоссейниками, аллеей для велосипедных прогулок и т.п. Вообще-то, бывшее Петербургское шоссе всегда было своеобразной осью велосипедной жизни города. Посудите сами: о Ходынском циклодроме, даче Джанумова в Петровском парке, велосипедной аллее и кафе «Циклист» я уже рассказал. Далее: в 1895 году на пересечении Садовой-Триумфальной и Тверской начала свою работу фабрика «Дукс» Ю.А. Меллера, производившая велосипеды и к началу XX века ставшая одним из крупнейших машиностроительных предприятий города. В районе Ямской слободы летом 1897-го открылась Фабрика велосипедов «Гумбер» Ф. Жемлички и К°. Годом позднее при ней был организован одноименный велодром, где обучали велосипедной езде новичков и проводили состязания. На Ходынском поле (на территории нынешнего стадиона Юных Пионеров у пересечения Беговой улицы и Ленинградского проспекта) располагалась в так называемом Царском павильоне правление Московского Клуба Лыжников, члены которого в летнее время ездили на велосипедах. Дачная местность Серебряный бор, лежащая несколько в стороне от Петербургского шоссе, также была одним из любимых мест катания велосипедистов, причем по ее территории, по договоренности с московским градоначальством, в 1898–1904 годах пролегла целая сеть велодорожек. Крупнейшие магазины, в которых продавались велосипеды, также располагались в северо-западной части города, правда, в пределах Садового кольца.

Из этой исторически сложившейся системы решительно выбыл лишь Сокольнический циклодром, открытый в 1897 году. Построен он был на средства М.К.В.Е. и предназначался в первую очередь для членов этого объединения. Масштаб происходивших на нем состязаний, конечно, был значительно меньшим, чем на Ходынском треке, однако и на нем проходили гонки всероссийского и международного значения. Основной заслугой, если можно так выразиться, этого спортивного сооружения было то, что на нем постоянно действовала так называемая «велосипедная академия» – местные велосипедисты обучали любого желающего велосипедной езде за весьма умеренную плату. Хотелось бы уделить внимание спортивной стороне велосипедной жизни Москвы и ее героям. С начала 1890-х велосипедный спорт в городе переживал необычайный подъем – летом состязания происходили каждую неделю, обычно по выходным дням, причем порой одновременно в разных концах города – на Ходынке, в Сокольниках и, к примеру, на Петербургском шоссе; так что иные болельщики успевали посмотреть интересные заезды и здесь и там, стремясь пролетев на велосипеде через полгорода! Наибольший интерес публики вызывали гонки с участием отечественных и иностранных знаменитостей. Болели больше, конечно же, за москвичей – А. Бутылкина, А. Лебедева-Федорова, Г. Нешича, А. Лобанова, но при этом неизменной зрительской симпатией пользовались легендарный одессит Сергей Уточкин и петербуржец Михаил Дьяков. На гонки ходили как в театр – «на Уточкина».

Перипетии спортивной борьбы вызывали прямо-таки общественные бури – например, когда летом 1897 года на розыгрыше Всероссийского чемпионата на Ходынском циклодроме А. Бутылкину за умысленный кроссинг, т.е. прижим к краю дорожки, сделанный Уточкин, судьи вынесли строгое предупреждение с запрещением участвовать в гонках этого сезона, толпа зрителей, не согласных с судебским вердиктом, вынесла ворота циклодрома. Организаторам пришлось урезонивать болельщиков с помощью полиции.

Рейтинг лучших гонщиков зависел не только от спортивных результатов, но и от поведения на гоночной дорожке и вне ее. К примеру, Георгия Нешича, серба,

**КОФЕЙНАЯ
„ЦИКЛИСТЪ“,**
Петровский парк, конец аллеи.

Предлагаетъ:
чай, кофе, шоколадъ,
мороженое, воды и проч.

ИМБЕТОСЯ
БИЛЛИАРДНАЯ.

Всѣ удобства
для
Гг. ВЕЛОСИПЕДИСТОВЪ.

При кофейной мастеръ для починки велосипедовъ.

ГОРЯЧА И ХОЛОДНЫЯ ЗАКУСКИ.



Нагрудный знак члена МОМив. 1924 год

В начале 1920-х интерес общественности к велосипедному спорту значительно возрос, несмотря на катастрофическую нехватку собственно велосипедов. Проблему решали кто как мог – собирали веломашинны из частей давно отслуживших свой век двухколесок, приобретали через торговые представительства машины иностранного производства. В 1921 году в М.К.К. и В.Л. вошла большая группа мотоциклистов; в связи с этим был переработан устав, расширились цели и задачи организации. Объединение двух родственных видов спорта дало кружку новое наименование – Московское Общество Мотоциклистов и Велосипедистов (МОМив). В 1921–23 годах Общество провело несколько крупных соревнований. Из-за отсутствия трека состязания на спринтерские дистанции проводились на аллеях Петровского парка. После окончания летнего сезона Общество поставило задачу организовать тренировки гонщиков в зимнее время. Были собраны средства на сооружение небольшого деревянного трека с длиной дорожки 50 метров. С помощью Н.И. Подвойского (члена правительства и куратора Всевобуча) было получено разрешение на установку трека в круглом зале Петровского дворца, где располагалась Военно-воздушная академия им. Жуковского. Там и началась тренировки.

Обратите внимание: район Петроградского шоссе по-прежнему, как и в дореволюционные времена, был центром велосипедной жизни Москвы! Эта традиция красной нитью прошла через всю историю города, прервавшись уже в наши дни. С 1923 года началась масштабная кампания по централизации спорта в СССР. Советским правительством подписано постановление о создании Высшего и местных советов по физической культуре и спорту. С учреждением Высшего совета физкультуры все существовавшие до того времени российские спортивные организации были упразднены. 24 марта 1923 года при Профсоюзе транспортных работников Москвы создан Мосавтоклуб (МАК). В него вошли все члены ликвидированного МОМива, образовав мотоциклетную и велосипедную секции. С этого дня и до самого начала Великой Отечественной войны вся велосипедная жизнь города так или иначе направлялась этой организацией. В апреле того же года увидел свет первый номер журнала «Вестник Мосавтоклуба», позднее переименованный в «Мотор». В этом издании систематически печатались материалы по велосипеду и велосипедному спорту.



Старт одного из заездов на треке «Красная Пресня». 1929 год

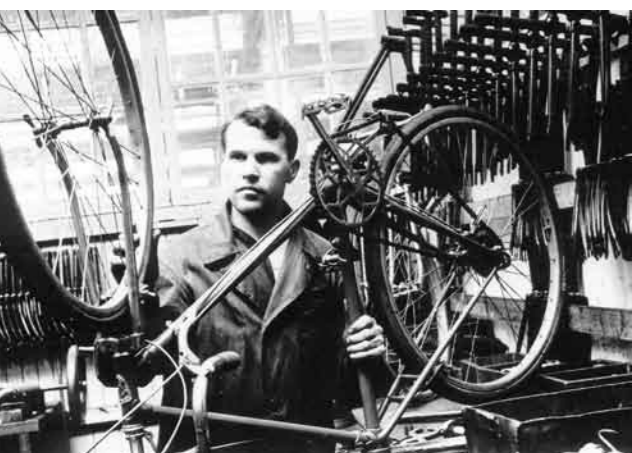
учившегося на медицинском факультете Московского Императорского университета, неоднократно чемпионом и рекордсменом России, многие фанаты велогонок вслух поругивали – за тактические приемы, находящиеся на грани нарушения гоночных правил, хотя судьи всякий раз признавали правомерность его побед. А карьера А. Лобанова, также сильнейшего московского велосипедиста, просто рухнула в одночасье из-за неблагоприятного поступка, вызвавшего крайнее неудовольствие как публики, так и коллег-гонщиков. На розыгрыше звания «Лучший ездок Москвы на 1895 год» он заявил на своего сильнейшего соперника – А. Бутылкина – кроссинг, хотя расстояние между гонщиками было довольно велико; судейство решило, что Бутылкин финал не едет. Большинство возмущенных спортсменов, солидарных с товарищем, отказалось принять участие в финальном заезде, в результате чего под свистки и крики зрителей «Долой Лобанова» он первым приходит к финишу! С этого скандала гоночная карьера А. Лобанова стала быстро катиться к закату. Московские спортивные общества, желая привлечь интерес общественности к гонкам, не жалели средств и приглашали в Первопрестольную лучших велосипедистов мира. В разные годы на московских циклодромах побывали чемпионы мира Вилли Арэнд и Поль Бурильон, крупнейшие мировые звезды Сингресси, Моно, Ланфранки, Эрос, Жаклен, Майор-Тэйлор и другие...

Период активности велосипедного движения и, в частности, деятельности велосипедных обществ, имевший место в 1890-х, сменился упадком, последовавшим в 1904–1910 годах. Деятельность велокорпораций практически угасла – почти все общества лишились своих циклодромов, содержащих которые не позволяли ограниченные средства; гонки уже не собирали такого количества публики, как прежде. Некоторое время велосипедная жизнь протекала в основном внутри спортивных корпораций, культивирующих все виды спорта, так как собственно велосипедных обществ в Москве не осталось. Такое положение дел изменилось 20 мая 1911 года, когда министром внутренних дел был утвержден устав Московского Кружка Конькобежцев и

Велосипедистов-Любителей (М.К.К. и В.Л.). За короткий срок М.К.К. и В.Л. приобрел всеобщее уважение и влияние в спортивных кругах как Москвы, так и всей России. Члены кружка П. Степанов-Калашников, Ф. Борисов, Н. Волочугин были сильнейшими гонщиками России предреволюционного периода. Правление М.К.К. и В.Л. организовало и провело розыгрыши всероссийских и московских чемпионатов в 1912–1914 годах, множество других значимых для отечественного велосипедного спорта состязаний. Мировая война, последовавшая за ней революционные события и кровавый хаос гражданской смуты приостановили в Москве, как и по всей России, размеренное течение жизни. Но, всем на удивление, даже в таких невыносимых условиях интерес к спорту в городе не угас! Весной 1918 года произошла реорганизация М.К.К. и В.Л. Был переработан устав и сформировано новое правление. Опираясь на помощь Всевобуча – общественной организации, занимавшейся допризывной подготовкой и развитием физкультуры и спорта, правление Кружка начало подготовку к проведению соревнований. Для тренировок и самих состязаний был предоставлен Московский ипподром. 14 июля М.К.К. и В.Л. при поддержке штаба Московского Военного Округа провел велосипедно-мотоциклетные гонки по маршруту Москва – Клин – Москва. В августе на ипподроме было разыграно Первенство Центральной России. В состязаниях приняло участие свыше 100 велосипедистов. Состав спортсменов значительно обновился – на старт вышло новое поколение гонщиков, среди которых были будущие чемпионы Советской России Ф. Крючков, Я. Бессонов, Г. Козлов и М. Бойтлер. Новое время и новые люди рождали новые традиции – в 1919 году для популяризации велосипедного спорта среди населения столицы (Москва по решению правительства опять стала первым городом государства) впервые была проведена велосипедная гонка по Садовому кольцу, ставшая впоследствии традиционной. Дистанция равнялась 20 верстам. Трасса была исключительно трудна – она проходила по неровной, мощенной крупным булыжником мостовой. Вдоль всей Садовой улицы шли трамвайные пути с многочисленными стрелками. В состязании приняли участие 87 человек.



Колонна велосипедистов М. К. К. и В. Л. на параде физкультурников, посвященном Третьему конгрессу Коминтерна. Красная площадь, 1921 год. Д. Г. 135



Сборка гоночных велосипедов в экспериментальном цехе Московского велосипедного завода. 1939 год



Старт традиционной велогонки по Садовому кольцу. Москва в это время – прифронтовой город, до линии боев – меньше 100 километров. Май 1942 года



1929 год ознаменовался важным событием: на стадионе Пролетарского общества «Динамо» в Петровском парке был торжественно открыт бетонный велотрек. Со времени сноса в 1905 году знаменитого Ходынского циклодрома московские спортсмены не имели возможности заниматься трековыми гонками. Четырьмя годами позже, по соседству, на стадионе Юных Пионеров был открыт еще один трек, которому было суждено стать основным велоспортивным сооружением города на долгие 46 лет – до постройки в 1979 году Олимпийского велотрека в Крылатском.

В 1928 году произошло рождение одного из крупнейших машиностроительных предприятий города, непосредственно относящегося к теме нашего повествования, – Московского велосипедного завода. Совет народных комиссаров СССР утвердил план постройки гигантского предприятия у Камер-Коллежского вала (на пустыре в Симоновской слободе). Строительство началось в мае 1930 года. Для экономии средств СНК принял решение воспользоваться помощью одной из крупнейших в мире фабрик по производству велосипедов, английской компании BSA – у нее было закуплено оборудование, ее специалисты помогли московским рабочим осваивать новейшие станки. В январе 1932 года из ворот МВЗ вышли первые 180 велосипедов. Надо отметить, что поначалу завод занимался только сборкой велосипедов из английских деталей и лишь в 1934 году был освоен полный производственный цикл. В 1930-х годах МВЗ был самым мощным из существовавших в СССР велозаводов, производя 1000 машин в сутки! В 1941 году в связи с начавшейся войной завод переориентировали на выпуск армейских мотоциклов, свернув велосипедное производство. После окончания войны бывлой профиль предприятия так и не восстановили, в наше время о существовании МВЗ напоминает только название улицы – Велозаводская.

Послевоенный период велосипедной жизни столицы – объемная тема, требующая отдельного повествования.



Члены велосипедного клуба театра «Эрмитаж» перед соревнованиями. 1927 год

Этой статьей закрывается цикл публикаций, посвященных истории велосипеда.

Представляем вам автора этой серии:

Андрей Мятлев – исследователь и собиратель, владелец уникальной, крупнейшей в Восточной Европе коллекции антикварных велосипедов и материалов, относящихся к истории велосипедного дела в России. На основе коллекции в ближайшее время предполагается создать Всероссийский веломузей.

В Интернете функционирует виртуальный вариант этого музея по адресу www.old-velo.ru.

Результаты многолетнего поиска, накопления и обработки информации сведены в книгу «Велосипед в дореволюционной России», издание которой планируется на начало 2006 года.

Если у вас имеются какие-либо материалы по истории велосипеда в России и СССР или старые велосипеды и вы хотите, чтобы они заняли достойное место в музее, – звоните по телефону 8-916-632-74-81.