



ДВУХКОЛЁСНЫЙ ГРОДНО – ФРАГМЕНТЫ ВЕЛОИСТОРИИ НАШЕГО ГОРОДА

Источник публикации:

Тарасюк, Денис. Двухколесный Гродно – фрагменты велоистории нашего города [Электронный ресурс] // vgr.by. – Режим доступа: <http://vgr.by/2020/05/10/dvuhkolyosnyi-grodno-fragmentyi-veloistorii-nashego-goroda/>. – Дата доступа : 11.05.2020. – на рус. яз. – фото.

К концу XIX века велосипед стал завоёвывать весь мир, в том числе и губернский Гродно. Фрагменты велоистории нашего города нам помогут представить заметки из газет «Гродненские губернские ведомости» и «Наше утро».

ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ОТКРЫЛИ 90 ВЕЛОКЛУБОВ

В Санкт-Петербурге, столице Российской империи, в состав которой в конце XIX — начале XX века входил Гродно, с 1983 года официально разрешили движение на велосипеде по улицам. Это стало началом бума по всей стране — в течение нескольких лет появилось более 90 велоклубов. О своём объединении в 1898 году задумывались и гродненцы.

В то время велосипед был дорогой покупкой и позволить себе приобрести его могли лишь обеспеченные — так называемая «золотая молодёжь», в том числе и

представительницы слабого пола. Юноши и девушки организовывали совместные прогулки и мероприятия, приглашали велолюбителей из других городов.

На страницах газеты «Гродненские губернские ведомости» описывается приезд 21 июня 1898 года двадцати велосипедистов из Белостока. Навстречу гостям выехала кавалькада хозяев, которая устроила торжественную встречу в одиннадцати километрах от города. Поляков осыпали приветствиями, а дам... ещё и цветами. Там же на поляне устроили пикник, после чего молодые люди прибыли в Гродно. Эффектная вереница парней и девушек на украшенных зеленью и цветами велосипедах проехала по городу. После проезда по главным улицам города, небольшого отдыха и совместного ужина в полночь гости из Белостока отправились домой... поездом.

ЗА ЕЗДУ ПЛАТИЛИ НАЛОГ

Даже с появлением автомобилей и мотоциклов велосипед оставался популярным. Всё потому, что «двухколёсные» быстро стали доступными по цене простым горожанам и сельским жителям, которые их с удовольствием приобретали. В Гродно наибольшим спросом пользовались модели марок «Дюрконн» и «Адлер». Покупателям предоставлялась рассрочка.

К 1912 году велосипедистов стало настолько много, что они стали мешать движению пешеходов по тротуарам. Главными нарушителями была учащаяся молодёжь, а именно девчата, которые, используя своё привилегированное положение, отказывались пропускать проходящих мимо мужчин и не только их. Одна такая неловкая спортсменка задела педалью белое платье идущей рядом дамы и измазала его.

Велосипедистам приходилось платить налог в пользу местного бюджета. Правда, вносить его нужно было только за действующий транспорт, который использовался для езды.

С ростом числа велосипедов росло и число их краж. Несмотря на эффективную работу полиции, как только начинался сезон, газета пестрела заметками с одинаковыми заголовками: «Кража велосипеда». Излюбленным местом воров оказался железнодорожный вокзал. Да и вообще преступники не церемонились и при надобности забирались в сараи и дома.



ГРОДНЕНЕЦ ОБЪЕХАЛ ВСЮ РОССИЮ

Стали популярны далёкие переезды. Конечно, для этого нужны были время, средства и элементарные здоровье и физическая подготовка. Велопробеги подробно освещались в прессе, спортсменов встречали и провожали как героев. Среди них был и гродненец, некий Эдуард Чепкевич, который летом 1912 года задумал совершить путешествие по всей России. Его приветствовали не хуже чем Остапа Бендера и Ко из незабвенного романа «Золотой телёнок», а именно — митингом, речью и банкетом. К этому можно добавить катание на лодках, устроенное велообществом города Двинска (ныне Даугавпилса).

По всей видимости, Эдуард Чепкевич, имея соглашение с редакцией гродненской газеты «Наше утро», в письмах и телеграммах сообщал о своём путешествии, которые тут же, в ближайшем номере, публиковались. Наш путешественник проследовал через Ковно, Двинск, Псков, Санкт-Петербург, Валдайские горы.