

ного звона «По Советскому Союзу в большинстве случаев церковные колокола во многих церквях сняты и отправлены на отлив полезных предметов, у нас пора прекратить колокольный звон. По соседству с церковью находится школа и колокольный звон (5 штук) отвлекают школьников от занятий»⁸.

В списках лиц, лишенных избирательных прав по районам Тарского округа Омской области, с 1934 года можно найти сведения о священниках, псаломщиках, диаконах церквей. В списках имеются также члены их семей – «жена священника, дочь священника, племянница священника, свояченица священника».

Конечно, в нашем архиве содержатся сведения не обо всех храмах, нет данных, когда была закрыта каждая из церквей, недостаточно информации о священнослужителях, но все-таки, возможно, содержание архивных документов позволит дополнить неизвестные ранее факты из истории отдельных православных церквей районов Тарского округа (Омской области).

¹ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 395. Л. 29–52.

² ГИАОО. Ф. 134. Оп. 1. Д. 8. Л. 49.

³ ГИАОО. Ф. 134. Оп. 1. Д. 37. Л. 15.

⁴ ГИАОО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 39. Л. 81.

⁵ ГИАОО. Ф. 134. Оп. 1. Д. 133. Л. 122.

⁶ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 395. Л. 12.

⁷ ГИАОО. Ф. 224. Оп. 1. Д. 184. Л. 31, 71, 94, Д. 185. Л. 128, 166, 189, 206, 220.

⁸ ГИАОО. Ф. 120. Оп. 1. Д. 29.

Л. И. ОГОРОДНИКОВА

г. Омск, Исторический архив Омской области

ВЕЛОСИПЕД – НЕ РОСКОШЬ, А СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Лет десять назад моя дочь села на велосипед. Почти ежедневные прогулки по оживленным пр. Мира и ул. Красный Путь приводили меня в состояние тревожного ожидания ее возвращения. Ведь было же время, когда велосипеду было легко передвигаться по нашему городу, думала я. А каким было это начало? И лишь документы, ранее выявленные для обзоров по фондам Омской городской думы, городской управы и сборника «Старый Омск», приоткрыли завесу прошлого в этом вопросе. А оно было таким...

15 сентября 1898 года Омская городская дума на своем заседании рассмотрела обращение омского полицмейстера о необходимости издания ду-

мой специального постановления о езде на велосипедах. «В Омске существует езда на велосипедах, — писал он, — число любителей которой заметно усиливается». Полицейстер сетовал, что езда происходит быстро, без особых мер предосторожности со стороны велосипедистов, последствиями чего становились столкновения с пешеходами и экипажами. И причина этого — неумелое управление велосипедистами новыми средствами передвижения. «Для более правильного катанья» должностное лицо поставило вопрос о необходимости специального постановления городской думы о езде по городу Омску на велосипедах применительно к действующим в Европейской России, «тем более что, несомненно, катанье на велосипедах будет по времени увеличиваться (любителями)». К прошению полицейстер приложил проект таких правил и просил городскую управу и думу ввести их в действие по городу Омску.

Представил Правила езды на велосипедах надворный советник Шмонин, потребовавший, что право езды на велосипедах должно быть представлено лицам через особо установленное испытание, как то: обрисование при быстрой езде на велосипеде цифры 8. Для производства означенного испытания он предложил создать особую комиссию из членов городской управы.

После произведенного испытания велосипедист должен был получить на руки Правила езды на велосипедах, изложенные в особом билете, без права передачи последнего другим лицам, и номер на велосипед. Лицам, не получившим означенного билета, езда на велосипедах по городу воспрещалась.

Городская дума согласилась с введением в Омске таких правил и постановила: составленный полицейстером проект обязательных постановлений о порядке езды на велосипедах по городу Омску предоставить военному губернатору Акмолинской области и просить его издать их. А правила были такими:

1. Езда по городским улицам допускается только на низких (безопасных) одноместных двухколесных велосипедах.

2. Каждый велосипедист при езде по городу должен быть снабжен за свой счет настоящим постановлением и номерным знаком, прикрепленным сзади велосипеда, так чтобы знак этот не был укрыт сумкой или одеждой, кроме того обязательно иметь звонок, а с наступлением темного времени зажженный фонарь.

3. Быстрая езда по городу, а в особенности вперегонку, воспрещается.

4. В случаях беспокойства лошадей обязательно сойти с велосипеда и стараться укрыть его.

5. В местах большого скопления публики или экипажей, а равно при проезде мостов через р. Омь надлежит сойти с велосипеда и провезти его в руках.

6. При совместной езде велосипедисты должны ехать один за другим в расстоянии не менее 1 сажени и притом группами не более 3 человек.

7. Безусловно воспрещается ездить на велосипедах, а также проводить их в руках по тротуарам, улицам, в садах, скверах и других местах.

8. Езда на велосипедах в той или другой местности должна быть останавливаема по требованию полицейского чиновника, находящегося в наряде, в нижеследующих случаях: а) во время крестных ходов, б) во время больших похоронных процессий, в) во время значительного съезда экипажей или скопления публики. Лица, виновные в нарушении сих правил, помимо судебной ответственности могут быть по усмотрению г. полицмейстера лишены права езды на велосипедах по городу временно или навсегда.

С каждым годом велосипедов в Омске становилось все больше и больше. В 1909 г. на Омском ипподроме состоялись первые соревнования на звание чемпиона города по велоспорту. 2 июля 1914 г. местное Общество поощрения конезаводства устроило на ипподроме спортивный праздник. Открывали его гонки велосипедистов – мужской и женский заезды. Продолжили их гонки «мотоциклетов» и скачки. По окончании праздника авиатор П. Я. Седов совершил полеты с пассажирами.



Члены Омского спортклуба в Загородной роще. 1914 г. ГИАОО. Фотофонд. № 000659



Группа омских велосипедистов, совершающих агитпробег по селам области.
1930-е годы. Фото М. В. Горохова. ГИАОО. Фотофонд. № 000937 Г.

19 августа 1916 г. был утвержден новый устав Омского спортклуба. Как утверждал председатель клуба, «с этого момента начинает свою гражданскую жизнь первая в городе Омске всесторонняя спортивная организация». Клуб преследовал «важную государственную цель – оздоровление населения путем физического развития подрастающего поколения будущих граждан города Омска». В прошении в Омскую городскую управу правление спорт-клуба «било челом» о предоставлении ему участка земли на территории Первой Западно-Сибирской выставки 1911 года с находящимся на ней павильоном, на котором предполагалось устроить велодром и другие спортивные площадки для физических упражнений.

Развитие велоспорта в Омске продолжалось и после установления Советской власти. В 1920–1930-е гг. велосипедистов города объединяло общество «Автодор», при котором была велосекция. В ее списках значилось более 200 человек. Занималась она в тот период велопробегами. В лозунгах секции звучали такие призывы: «Все на велосипеды!», «Все в Автодор!», «Ни одного велосипедиста, мещанско-обывательски относящегося к Автодору!». Членов секции разбивали на отряды, учитывая их опыт и выносливость. В дни проведения велопробегов «мужчины и женщины, не могущие по состоянию здоровья принимать участие в дальних выездах, демонстрировали массовые выезды по городу и его окраинам».



Колонна велосипедистов
на Первомайской демонстрации
в Омске. 1 мая 1938 г.
ГИАОО. Фотофонд. № 000021 Г.



Велосипедист на улицах Омска.
1940 г. Фото М. В. Горохова.
ГИАОО. Фотофонд. № 000945 Г.

Договаривались о предоставлении дорожек стадионов. Вели разговоры об организации мото-велоремонтной мастерской.

Приобрести велосипеды в этот период можно было только через «Автотор». Организации, отдельные граждане оставляли там заявки на их покупку, бронировали очередь. Многие из них объясняли, зачем им нужны велосипеды, пытаясь ускорить приобретение нужного им средства передвижения.

Шло время. Велосипед стал обыденностью. Но езда на нем по-прежнему требовала строгой регламентации. 15 июня 1959 г. Омский горисполком принял решение «Об упорядочении езды на велосипедах по улицам города Омска». Было разрешено ездить на велосипеде лицам не моложе 14 лет. Велосипед должен был иметь номерной знак, исправный тормоз и электрический передний фонарь для передвижения в темное время суток. По дороге можно было ездить не более 1 метра от тротуара или обочины дороги. При групповой езде велосипедисты должны были ехать один за другим с интервалом не менее 4 метров. Им запрещалось ездить по тротуарам, по двое в ряд и перегонять друг друга, ездить со скоростью свыше 15 км в час. Запрещалось на магистральных улицах города проводить тренировки, групповую езду и соревнования. При нарушении этих правил работники милиции могли на месте взимать штраф до 3 рублей. Через административные комиссии райисполкома штраф мог возрасти до 100 рублей.

С 1 января 1965 г. были введены новые Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорог СССР. 21 апреля 1965 г. председатель Омского горисполкома А. Бухтияров подписал решение «О порядке пользования велосипедным транспортом на территории г. Омска». По правилам вновь купленные велосипеды регистрировались через районные отделы коммунального хозяйства, они совместно с ГАИ выдавали их водителям номер и Памятку велосипедиста.

В 1976 году горисполком на свое заседание вновь готовил вопрос о передвижении в Омске на мотоциклах и велосипедах. Свои предложения по этому вопросу подготовили органы УВД и городской спорткомитет. У каждого была своя правда. Зам. начальника УВД Омского облисполкома выразил беспокойство по поводу организации передвижения спортсменов-велосипедистов к месту тренировок и соревнований на основных магистралях Омска. «Беспорядочно двигающиеся группы велосипедистов, – писал он, – мешают движению автотранспорта и создают аварийные ситуации. За 1973–1975 гг. было совершено 55 наездов на велосипедистов, при которых погибло 6 и получили травмы 50 человек. Он внес предложение запретить передвижение на велосипедах на основных напряженных магистралях г. Омска.

Председатель городского спорткомитета не был согласен с такой постановкой вопроса. По решению Спорткомитета СССР наш город был опреде-

лен опорным пунктом по подготовке кандидатов в сборную олимпийскую команду СССР. В Омске 29 коллективов физкультуры и 1300 человек в них занимались велосипедным спортом (не считая любителей-одиночек). Средств на доставку к месту тренировок и соревнований на автобусах никто не выделял. Местом тренировок было выбрано Челябинское шоссе. Закрыть для велосипедистов многие улицы оказалось невозможным. «В противном случае развитие велосипедного спорта в г. Омске придется закрыть». В самом решении движение по главным магистралям города – ул. Ленина, Гагарина, Красный Путь, пр. К. Маркса от ул. 10 лет Октября до ул. Масленникова, ул. Герцена от ул. 7-я Северная до ул. Интернациональная запретили только для мотоциклов и мопедов.

Последующее время требовало новых правил для велосипедов. И они были. Но, как говорят опытные велосипедисты о сегодняшнем дне, «Велосипедисту перемещаться по Омску, в котором нет специальной инфраструктуры, соблюдая все правила, просто невозможно».

При подготовке статьи были использованы фонды ГИАОО:

Ф. 172. Оп. 1. Д. 367.

Ф. 235. Оп. 2. Д. 1313. Л. 129–131; Д. 1694. Л. 117–119; Д. 4150. Л. 9–13.

Ф. 596. Оп. 1. Д. 17, 18, 21.

Омский вестник. № 141. 2 июля 1914 г.

Ю. В. ТИМЧЕНКО

г. Омск, Исторический архив Омской области

ПРАЗДНИК В ЧЕСТЬ 250-ЛЕТИЯ ОМСКА НА ФОТОГРАФИЯХ Л.Л. ПОТЕМКИНА

1966 год стал для омичей знаменательным: праздновалось 250-летие со дня основания города. 15 июня 1966 г. Омский горисполком утвердил мероприятия по благоустройству, внешнему оформлению и празднованию юбилея¹. План подготовки торжеств включал в себя большое количество мероприятий: проведение лекций и тематических вечеров, введение специальных рубрик в газетах, создание киноочерков, устройство книжных и фотовыставок, проведение концертов и гуляний, организация спортивных мероприятий, показы кинофильмов, запуск фейерверка и т.д. Моменты столь значимого для омичей события не могли пройти мимо объективов фотоаппаратов. В Историческом архиве Омской области они представлены на снимках, хранящихся в личном архиве омского фотографа, педагога, руко-