

КОГДА мы слышим крылатую фразу: «И нечего изобретать велосипед», это означает: не надо выдумывать, переделывать тот или иной предмет, конструкцию, агрегат, которые давно известны, испытаны, оправдали себя и не требуют каких-то усовершенствований, как, например, велосипед. Он прост, удобен и в таком виде памятен десятки лет.

А между тем, многие ли из нас знают его историю, кем и где изобретен? Я тоже, в общем-то, не ведал, пока случайно не набрел на желтое одноэтажное здание - Угловой Кавалерский дом (для придворных в прошлом) в Санкт-Петербурге, в котором и находится музей императорских велосипедов. Зашел и словно очутился в 19 веке. Более двух десятков велосипедов поразили своей первоначальной конструкцией, несовершенством.

Первый проект велосипеда предложил в 1495 году итальянский художник и ученый Леонардо да Винчи. От латинских корней «велос» - быстрый и «педис» - нога и возникло слово велосипед.

В России самоходную по-

«Бегунок», «костотряс», «паук» -

с этих моделей начался велосипедный бум

возку, приводимую в движение человеком, в 1779 году изготовил Иван Кулибин, а первый в стране двухколесный велосипед с педалями в 1801 году придумал и построил крепостной механик-самоучка Е. Артамонов. На нем изобретатель проехал от Перми до Петербурга. Несмотря на несовершенство машин, они становились на редкость популярными. Возникли школы, где обучали езде на них, проводились гонки. Мода на велосипеды шла «сверху вниз». Покупатели были людьми состоятельными, так как велосипеды стоили дорого.

В Европе первым появился «бегунок» в 1815 году. Ехавший на нем попеременно отталкивался от земли ногами. На следующую конструкцию поставили педали на переднее колесо и тормоз - на заднее. Тележные колеса обили железной полосой и прозвали «костотрясом» за то, что при езде по неровностям

лишь самые выносливые выдерживали тряску. Затем появился «паук» - велосипед для увеличения скорости с огромным передним колесом со спицами на нем, напоминающими паутину. Он имел два больших недостатка: при повороте падал, а при резком торможении перебрасывал седока через переднее колесо. Все это заставило разработать трехколесный велосипед.

В 1889 году «костотряс» «обули» в шланг, наполненный водой, а через два года заменили воду на воздух. Появился новый недостаток - проколы резины. Приходилось возить с собой насос, велоаптечку и еще хлыст, чтобы отгонять своры собак, бегущих за ездоком. Подобная сцена для наблюдателей со стороны делала эту поездку комичной. Для отгона собак оружейные фирмы стали изготавливать четырехзарядные револьверы 22 калибра. Появились двухместные, двухколесные велосипеды-танделы. Велосипеды стали оборудовать крыльями, багажниками, фонарями, звонками...

Первый «костотряс» был привезен в Россию царем Александром III из Парижа в 1867 году. Позднее приобрел еще два «паука». Пример оказался заразителен, и велосипедами обзавелись почти все члены многочисленной императорской семьи. Покупали велосипеды и другие русские цари и их родственники. «Велосипедный бум» в России не могли удовлетворить иностранные фирмы. Появились отечественные заводы в России. Особо большой была реклама велосипедов на благотворное состояние здоровья. В журналах «Велос» и «Циклист» писали о

новых моделях, знаменитостях, ставших веломанами, среди которых упоминались К. Циолковский и Л. Толстой, о 8000-верстной поездке, совершенной поручиком Г. Мартосом в 1894 году, отчеты о соревнованиях и чемпионатах. К началу XX века в России насчитывалось около полусотни велосипедных обществ.

Велосипед нашел широкое применение и в армии. Приказом императора были образованы самокатные роты. Только в 1915 году для армии было закуплено 12 тысяч велосипедов фирмы «Пежо». А две крупнейшие российские фабрики в это время впервые начали выпуск складных велосипедов. Ими пользовались также разносчики товаров, служащие почтового ведомства. На велосипедах имелись номера. Фонари вначале были керосиновые, затем карбидные. Выпускались мужской и женский костюмы для прогулок и гонок, обувь, краги, прищепки для брюк, картузы, подушечки на седло и даже теплые зимние рукавицы. Велосипед в качестве рекламы изображали на чернильных приборах, портсигарах, запонках, спичечницах. В форме велосипедов делались подставки для столовых приборов и рамки для фотографий. И, как итог, велосипеды раскупались в большом количестве.

Многое из перечисленного можно увидеть в этом музее.

Владимир ОПАРИН.

На снимке: трехколесный велосипед. Англия. 1880. Принадлежал цесаревичу Николаю Александровичу.

