



«Изобретать велосипед» не чурался никто



Репродукция портрета
Карла фон Дреза

Portrait of Karl von Drais

**Nobody Shied Away
from «Inventing a Bicycle»**
(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 274)

Два века этот автономный с точки зрения энергетики и механически очень непритязательный вид транспорта только «набивал себе цену». Со временем регистрации изобретения Карла фон Дреза популярность «машины для ходьбы» неизменно росла. К концу XIX века к велосипедным патентам только во Франции приложили голову и руки 1000 человек, в Англии – 2400, в США – 4000! Простота идеи подкупала всех. И в каждой новой детали, хочешь не хочешь, проглядывала гениальность. Особенно если хорошо приглядеться.

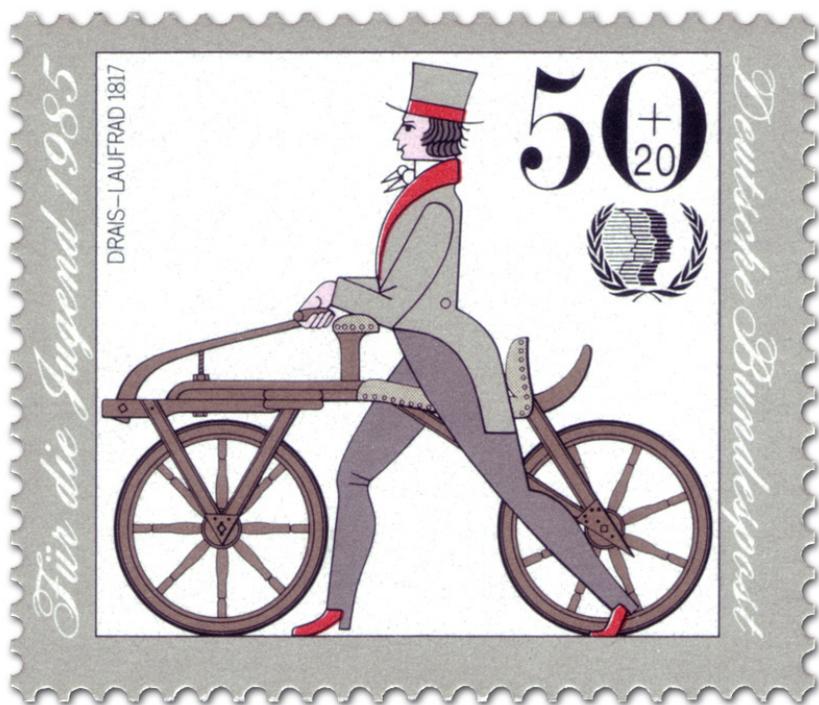
Ключевые слова: велосипед, самокат, дрезина, фон Дрез, история, мировые легенды, патенты.

Двести лет назад – 17 февраля 1818 года – в Англии зарегистрирован патент на конструкцию самодвижущейся машины, прообраз современного велосипеда. Автор изобретения немецкий барон Карл фон Дрез первый свой самокат продемонстрировал годом раньше, а до этого пользовался им долгое время исключительно «в служебных целях».

Конечно, всем мало-мальски образованным людям известна поговорка: «изобретать велосипед». Чаше всего её употребляют с иронией и очевидным скептицизмом по отношению к тем, кто собирался поразить окружающих неким откровением, но на самом деле повторил или слегка усовершенствовал уже давно открытое своими предшественниками.

Парадокс, впрочем, ещё и в том, что даже двести лет спустя после признания изобретения велосипеда Карлом фон Дрезом, а факт этот оформлен официальным патентом, продолжают распространяться многочисленные легенды, вносящие немало сумятицы в хронологию событий и бесконечно расширяющие списки лиц, по версии разных, преимущественно анонимных источников, причастных к судьбе всё новых и новых велосипедных «открытий».

Судя по информации в интернет-сетях, в Англии недавно провели опрос о самой выдающейся технологической находке человечества за последние двести лет. Результат – потрясающий: в абсолютном отрыве оказался велосипед, набравший голосов больше, чем интернет и двигатель внутреннего сгорания, вместе взятые.



И надо ли теперь уточнять, какую замечательную историческую дату мы отмечаем?

В своё время наш журнал в серии публикаций об истории транспортной техники (лодка, парусник, пароход, паровоз, автомобиль, самолёт, троллейбус и т.д.) посвятил специальную статью и «машине для ходьбы» — С. Козлова. Биография велосипеда, МТ, 2009, № 3, с. 172–178. Поэтому к нынешней круглой дате ограничимся лишь самыми общими штрихами, уточняющими некоторые страницы великой велосипедной саги.

- Будущий изобретатель барон Карл фон Дрез родился и умер (1785–1851) в городе Карлсруэ, Германия. В 1803–1805 годах изучал архитектуру, физику и сельское хозяйство в Гейдельбергском университете. Служа затем старшим лесничим у герцога Баденского, он колесил по дорогам поместья на сидячем деревянном самокате, к которому приделал руль и таким способом облегчал и ускорял себе движение с помощью колёс, отталкиваясь при этом ногами от земли. Иначе говоря, барон «сделал быстрые ноги» — неслучайно позднее во Франции конструкция получила имя «велосипед» (лат. *velox* — быстрый, скорый; *pes* — нога).

- В 1817 году Карл Дрез получил, не особенно о том задумываясь, первое публичное признание своего детища: на пари

преодолевал на «машине для ходьбы» расстояние от Карлсруэ до Келя 50 км за четыре часа, что было расценено как вполне неплохой результат. Правда, так уж совпало, что после этого он лишился работы в лесничестве. И стал... профессором механики в Мангейме. Причём смена занятий пошла на пользу изобретательству. Барон 17 февраля 1818 года официально зарегистрировал первый патент на велосипед. Именно эта дата должна считаться временем рождения замечательной двухколесной машины, а не 5 апреля того же года, когда фон Дрез продемонстрировал свой механизм в Париже (что склонны выдавать за отправную точку некоторые «биографы» велосипеда), или ещё более сомнительный вариант, перемежающий не только цифры, но и имена, страны, а то и откровенный фальсификат.

- Справедливости ради надо заметить, что ещё одним изобретённым Карлом Дрезом прекрасным транспортным средством стала железнодорожная дрезина, которая берет начало все от того же самоката с ручным приводом, но её название отнюдь не появилось в тот момент, когда, казалось бы, появился повод именовать «дрезиной» начальный плод старшего лесничего. Существующий до сих пор в русском языке термин сохранился исключительно в отношении тележки, механически передвигае-





мой по рельсам с помощью ручного привода. Создана эта конструкция фон Дрезом уже после пятидесяти лет, ближе к концу жизни и в близком к нынешнему виду работала на железной дороге с 1839 года.

Не забудем и другое: барон изобрёл ещё пишущую машинку (линовал нотописцам бумагу по пятистрочному шаблону) и мясорубку (!) — последний предмет такая же обиходная вещь в каждой семье, как... Страшно написать — как велосипед!

- Чтобы принципиально разделить идею велосипеда «о двух колёсах» и с мускульной силой движения и идею

«самобеглых колясок», то есть экипажей, больше напоминавших некие прообразы автомобилей, следует прежде всего не путать «божий дар с яичницей». Ни казанский проект Леонтия Шамшуренкова (1752 г.), ни самодвижущаяся коляска пермяка Ефима Артамонова (1801 г.) — при наличии письменных свидетельств иди без оных — не могли претендовать на право «изобретать велосипед» по причине не той категории транспорта, в которой собирался отличиться конструктор. То же было в Германии со Стефаном Фарфлером и его трёхколёс-





ной самодвижущейся машиной (1680 г.), во Франции со сходной конструкцией под названием «селерифер» (1690-е). Словом, свой действительный контур «быстрые ноги» обрели у фон Дреза, и эти полные забот ноги оставалось теперь лишь поставить на крутящее колесо педали.

- Этап с появлением педалей — несомненно, революционный в истории велосипеда. Избавил ездока от необходимости отталкиваться от земли ногами шотландец Гевин Дальзель, поставивший на переднее колесо педали в 1836 году (отсюда быстрый и непропорциональный рост размеров переднего колеса по сравнению с задним). Неустойчивость такой конструкции в середине века частично компенсировалась появлением тормозов — их изобрели независимо друг от друга умельцы в Германии и Франции.

- Иной и тоже независимой от Дальзеля конструкцией был педальный, но заднеколенный велосипед ещё одного шотландца

Киркпатрика Макмиллана (1839—1840). Он усовершенствовал модель фон Дреза: педали толкали заднее колесо, с которым они соединялись металлическими стержнями посредством шатунов. Переднее колесо поворачивалось рулём, водитель сидел между ним и задним на специальном месте (сиденье), и всё это вместе своими очертаниями и компоновкой элементов весьма напоминало привычный силуэт современного велосипедного шедевра.

- Массовое производство нового популярного вида личного транспорта началось в 1864 году, когда лионские промышленники братья Оливье оценили машину совсем ещё молодого Пьера Лалмана и в союзе с каретным мастером Мишо запустили модель, очень напоминавшую уже известные нам сегодня, включая металлическую раму. По одной из версий, якобы именно Мишо и придумал для устройства нынешнее название «велосипед».

Подготовила Наталья ОЛЕЙНИК ●

