

«Велосипедные истории» императорских резиденций

И. В. Зимиц

В 2004 году в Петергофском музее-заповеднике была открыта выставка императорских велосипедов. В экспозиции музея представлено 12 раритетных велосипедов, в числе которых есть и «машины», принадлежавшие последним трем императорам: Александру II, Александру III и Николаю II. Экспозиция музея вызывает самый живой интерес, поскольку все мы в разные годы на разной «технике» отдали дань этому увлечению. Да и «велосипедная история» императорских резиденций также небезынтересна...

Первые рабочие конструкции велосипедов или, как их называли в России, самокатов, появились еще в первой половине XVII века в Италии. Однако вплоть до второй половины XIX века они не были широко распространены. В России в императорских дворцах первая модель велосипеда появилась в 1867 году, когда Александр II возвратился из Парижа, где, в числе прочего, ознакомился с экспонатами Всемирной промышленной выставки. Видимо, там его заинтересовала модель велосипеда под названием «Костотряс», которая и была им приобретена. Эта «конструкция» появилась во Франции в начале 1850-х годов.

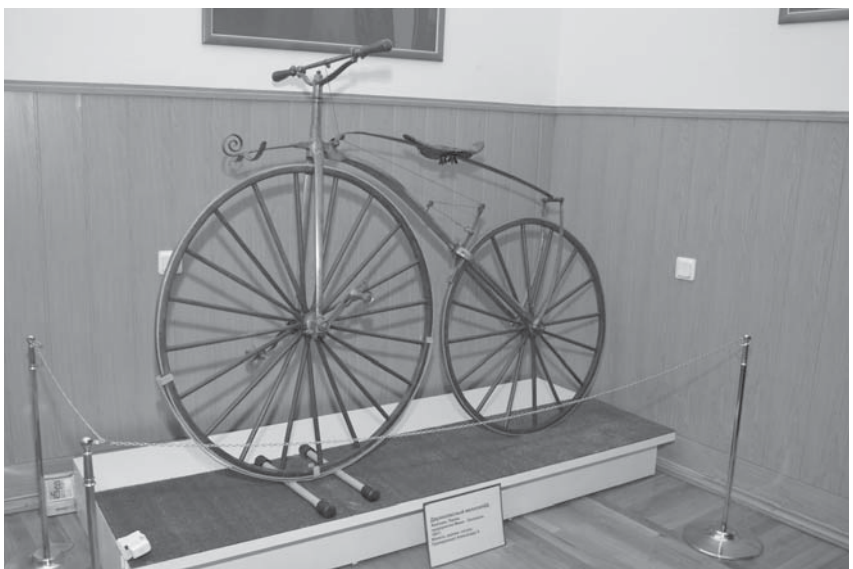
У этого велосипеда были деревянные обтянутые металлом колеса с деревянными спицами, он был очень тяжел, но при этом уже имел некоторые детали, которыми обладают и самые современные модели. Конечно, для 50-летнего царя эта была только забавная игрушка, и в лучшем случае он проехался на этом неуклюжем велосипеде пару раз. Однако на этом велосипеде наверняка упражнялись старшие сыновья царя, в числе которых был и будущий Александр III. Однако, так или иначе, с этой модели велосипеда Романовы начали не только отслеживать усовершенствования в велосипедной технике, но и приоб-

ретать все более и более совершенные модели.

Надо заметить, что подрастающие великие князья в своих развлечениях всегда охотно использовали различные технические новинки, которые только-только появлялись в магазинах. К числу таких новинок относились и велосипеды. Вероятно, первыми «настоящими» велосипедистами в императорской семье стали младшие сыновья Александра II великие князья Сергей и Павел Александровичи.

Говоря о велосипедах 1870-х годов надо иметь в виду, что они еще не имели пневматических шин, и для катания на них необходима была ровная трасса и определенный навык. Навык нарабатывался опытом, а трассой с ровным покрытием стали драгоценные паркетные Зимнего дворца. Первые опыты велосипедной езды по дворцовым залам Зимнего дворца зафиксированы в декабре 1876 года. Видимо, велосипеды были только-только приобретены, а ждать наступления лета не хватало терпения. 9 декабря 1876 года, когда на улице стоял

25-градусный мороз, состоялся первый велосипедный заезд по залам Зимнего дворца. Катались младшие сыновья Александра II: 19-летний Сергей и 16-летний Павел. В этом «историческом заезде» участвовали велосипеды разных конструкций, по крайней мере, Сергей уточняет в дневнике, что он катался «на четырехколесном» и молодые люди очень забавлялись, — «мы прокатывались повсюду, даже перед караулом...»¹ Можно только представить себе реакцию дворцовых зрителей, когда сыновья Александра II «гоняли» по залам Зимнего дворца, переполненным драгоценными предметами, да и колеса у велосипедов были из цельной резины и грохотали немилосердно. Тем не менее, перечить им никто не мог, и такие заезды позже повторялись неоднократно. Так, несколько позже великий князь Сергей Александрович записал в дневнике: «Гоняли на велосипедах по залам, право, забавляет меня это, уморительно»². Эти велосипеды были довольно близки по конструкции к современным, поскольку к тому времени был запатентован



Велосипед «Костотряс». Конструктор Пьер Мишо.
1853 г. Франция. Петергоф. Музей императорских велосипедов



Велосипед модели «Премьер» («Паук»). Англия.
Завод «Хильман и Купер» в Ковентри. 1882 г., Петергоф

цепной привод на заднее колесо (1867) и появились шины из цельной резины (1869). А что касается велосипеда «на четырех колесах», то это не оговорка, поскольку в это время появлялись самые причудливые конструкции.

В Петергофском музее есть несколько велосипедов модели «Паук», заявленных как велосипеды Александра III. Следует подчеркнуть, что это была спортивная модель, поскольку езда на таком велосипеде была по-настоящему

экстремальной. Дело в том, что ведущее переднее колесо было диаметром 1600 мм, а маленькое заднее колесико не гарантировало от падения даже на ровной трассе. Эти велосипеды по-прежнему оставались забавой, и купивший их в 1882 году Александр III, которому тогда было 37 лет, и он уже набрал приличный вес, вряд ли сам пользовался этими велосипедами.

Надо заметить, что к началу 1880-х годов, несмотря на экзотичность множества конструкций,

велосипеды получили широкое распространение. В Европе уже начинала развиваться велосипедная индустрия и к 1890-м годам лучшие велосипеды изготавливались в Англии (до 40 тысяч штук в год). В Европе одной из лучших велосипедных фирм считалась «Cowenry Machinist's Co». К концу 1890-х годов в Европе и Америке насчитывалось до 1000 велосипедных фабрик.

О популярности велосипедов в России свидетельствует факт издания специализированных журналов. Так, в Петербурге для любителей велосипедной езды издавались журналы: «Велосипед» (с 1892 по 1898 год), в Москве – «Велосипедист и речной яхт-клуб» (с 1892 по 1896 год, позднее «Велосипедист» и «Велосипедный спорт»).

Настоящий прорыв в популярности велосипедной езды был связан с изобретением шотландским ветеринаром Джоном Бойдом Данлопом (John Boyd Dunlop) (1840–1921) в 1887 году пневматических шин, которые сделали езду на велосипеде по-настоящему комфортной. Самым главным является то, что уже во второй половине 1880-х годов появляется велосипед привычных нам очертаний и конструкции, названный «безопасным». Эту конструкцию с равновеликими колесами в 1884 году запатентовал Джеймс К. Старли. На таком «без-



Велосипед «Безопасный».
Англия. Лондон.
Завод фирмы «Крипто».
Середина 1880-х гг. Петергоф



Императрица Мария Федоровна
во время велосипедной прогулки. 1900-е гг.



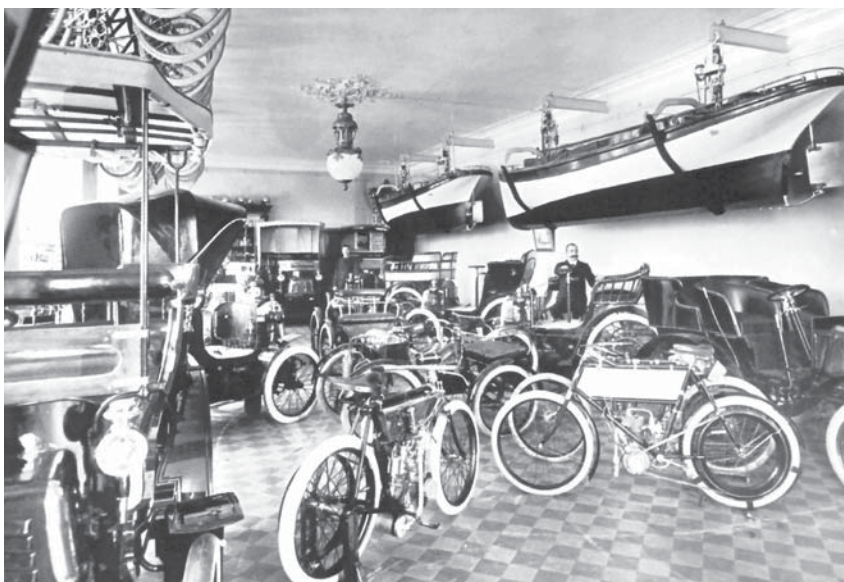
Эмблема Поставщика
Императорского двора

На фирменных счетах магазина указывался его владелец – Е. Танский и адрес офиса фирмы – Малая Морская, 12. Именно в этом магазине Николай II, став императором, купил себе в июле 1895 года новый «взрослый» велосипед. Тогда он приобрел для себя очень дорогой американский велосипед «Dayfon» со специальным седлом за 243 руб. К нему был куплен за 9 руб. велосипедный фонарь и звонок (1 руб.). Кроме этого, видимо, для его старого «велосипеда Зингера» была куплена

«воздушная трубка» за 6 руб. То есть только по одному «велосипедному счету» Николай II уплатил 259 руб.³ Буквально через пару недель царь подписал еще один счет на 24 руб., в котором значились: чистка велосипеда, регулировка и доставка (10 руб.), чехол для велосипеда (8 руб.), подставка для велосипеда (5 руб.) и машинное масло (1 руб.).⁴ Через месяц, в августе 1896 года царь продолжал тратиться на ремонт своих старых велосипедов (новая шестерня для перемены передачи за 10 руб., велосипедная цепь за 12 руб. и работа с проездом мастера за 5 руб.)⁵.

Последний «велосипедный счет» в 1895 году на 98 руб. Николай II подписал 31 декабря. Видимо, после окончания сезона царь принял решение о «тюнинге» своей новой машины. Только этим можно объяснить решение о «полной эмалировке велосипеда» за 15 руб., о «полной никелировке велосипеда» за 30 руб. Кроме этого, велосипед полностью перебрали («обточение корпусов, проверка колес, чистка и сборка» за 8 руб.), приобрели запасные «пневматические шины» за 45 руб., еще один велосипедный чехол за 8 руб. и велосипедный насос за 2 руб. 50 коп.

Таким образом, только в первый год своего царствования Николай II потратил 381 руб. на вело-



Магазин Торгового дома «Победа». Петербург. Мойка, д. 61. 1912 г.

опасном» велосипеде вполне могла кататься миниатюрная императрица Мария Федоровна и ее старший 14-летний сын, будущий Николай II. На велосипеде в Петергофском музее уже есть ручной тормоз, подпружиненное сиденье, велосипедный звонок, велосипедный фонарь и пневматические шины. Однако педали, как и на более ранних моделях, размещены на переднем колесе.

К началу 1890-х годов окончательно сложилась привычная нам сегодня конструкция велосипеда. До нас дошла фотография того времени, на которой императрица Мария Федоровна держит за руль велосипед совершенно привычных нам очертаний.

В Петербурге лучшим магазином, имевшим статус «Поставщика Императорского двора» по продаже дорогих моделей велосипедов, считался магазин «Торгового дома Победа», который позиционировал себя как «Склад велосипедов Английских и Американских».



Николай II с цесаревичем Алексеем на велосипедах на прогулке в парке, близ Александровского дворца. Весна 1913 г.



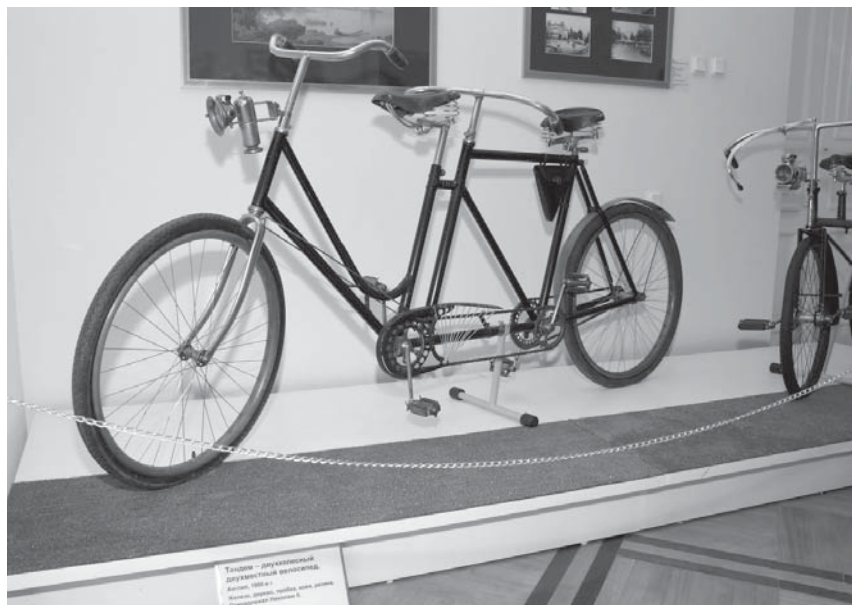
Николай II с детьми. Весна 1913 г.

сипеды и запчасти к ним. Все эти покупки, как и послепродажный сервис, были сделаны именно в магазине «Победа». Примечательны и условия хранения дорогих игрушек: за зиму велосипеды не только перебирались специалистами, но и паковались в специальные чехлы. Кроме этого, типовые и очень дорогие модели велосипедов «доводились» по заказу царя специальным эмалированием и никелированием.

В последующие годы магазин «Победа» получал по одному царскому счету. Как правило, главной позицией счета было «исправление и чистка велосипеда» перед началом очередного сезона. Иногда упоминалось о «регулировке велосипеда». С 1900 года встречаются счета «за хранение велосипеда». Видимо, после окончания сезона велосипеды царя стали просто забирать в магазин, где их не только ремонтировали, но и хранили до следующего сезона. Примечательно, что Николай II довольно долго пользовался американским велосипедом «Dayton», купленным в 1895 году. Так, в июне 1900 года царь уплатил 130 руб. «за новые части велосипеда и его чистку». Судя по царским счетам, Николай II так и отъездил на этом велосипеде «со специальным седлом» вплоть до 1917 года, по край-

ней мере, последний «велосипедный счет» Торговому дому «Победа» царь оплатил в декабре 1915 года («за ремонт велосипеда – 40 руб.»)⁶.

В Петергофском музее велосипедов выставлен велосипед-тандем, заявленный как велосипед Николая II. Примечательно, что велосипед-тандем изготовлен как компромисс и предназначен для совместного катания девушки и юношей. Переднее место оборудовано «дамской» рамой, а заднее – «мужской».



Велосипед-тандем Николая II. Англия. 1900-е гг.

Вполне возможно, что царь катался на этом велосипеде. Судя по фотографиям, этот велосипед хранился в Гатчинском дворце и на нем катался не только Николай II, но и его младший брат Михаил с сестрами Ксенией и Ольгой. Видимо, этот велосипед и был изготовлен для совместного катания братьев со своими сестрами.

В этом же 1915 году Николай II, видимо для цесаревича Алексея, купил за 94 руб. 50 коп. велосипед фирмы «Дукс» (Dux). Самый последний велосипедный счет был подписан уже гражданином Романовым 10 мая 1917 года, когда на скромные 4 руб. 80 коп. были куплены клей резиновый и «вентиль для велосипедов»⁷.

Катались на велосипедах и все дочери Николая II. Велосипеды для них покупались на их «собственные суммы» в том же Торговом доме «Победа». Это были обычные детские велосипеды для девочек. На фотографии видно, что велосипеды одной модели, но разных размеров, с учетом возраста девочек. И на всех велосипедах цепь закрыта от попадания туда пышных юбок.

Как известно, цесаревич Алексей был болен гемофилией. При этом заболевании особенно опасными были внутренние кровотечения, которые могли начаться от малейшей травмы. А где велосипеды, там неизбежны травмы и падения. Если для обычных детей «велосипедные» падения были чреваты только синя-



Великая княжна Ольга Николаевна на велосипеде. Петергоф. 1911 г.



Дамский трехколесный велосипед. Англия. Завод фирмы «Рудк». Ковентри. Конец XIX в.

ками и болячками, то для цесаревича они были смертельно опасны. Но он был мальчиком, и родители хотели, чтобы он рос нормальным ребенком. Поэтому когда цесаревич был маленьким, его катал на велосипеде дядька-матрос А. Е. Деревенко. Так, на одной из фотографий, сделанных в Германии осенью 1910 года, шестилетний мальчик сидит в специальном сиденье, закрепленном над передним колесом велосипеда.

Когда цесаревич подрос, ему разрешили кататься на трехколесном велосипеде. Первый велосипед наследник получил в шесть лет, то есть в 1910 году. Этот велосипед Алексей



Николай II с наследником Алексеем среди матросов «Полярной Звезды» в 1913 г.



Цесаревич Алексей с дядькой матросом А. Е. Деревенко. 1910 г. Германия. Мюрценберг

Николаевич получил в подарок от рижского купца Александра Лейтнера, который владел фабрикой велосипедов и автомобилей «Россия». Вместе с велосипедом Алексею «на вырост» был подарен буклет фирмы с видами цехов и перечнем «взрослых» велосипедов⁸. В благодарность царская семья отдалась золотым портсигаром с изображением государственного герба.

Свой второй велосипед фирмы «Дукс Ю. А. Меллер» наследник получил в 1913 году. Эта фирма была основана в Москве выходцем из Прибалтики Ю. А. Меллером в 1895 году. В мастерской Меллера занимались сборкой велосипедов из комплектующих, закупаемых за границей. Надо заметить, что в 1913 году велосипедные фирмы «Россия» и «Дукс» получили крупные заказы

Военного министерства на поставку велосипедов в армию.

Это был трехколесный велосипед, на котором цесаревич снялся несколько раз весной 1913 года⁹. В это время цесаревичу исполнилось девять лет.

В Петергофском музее хранится подобный трехколесный велосипед, заявленный как «дамский». Этот велосипед очень напоминает велосипед цесаревича, поскольку на «велосипеде 1913 года» также поставлена дамская рама. Надо заметить, что для цесаревича это был не просто велосипед.

Дело в том, что осенью 1912 года цесаревич едва не умер от травмы бедра. Последствием этой истории стала хромота цесаревича, поскольку он не мог полностью разогнуть травмированную ногу и ходил,



Трехколесный велосипед цесаревича Алексея. 1888 г. Германия

сильно хромя. Поэтому цесаревича во время торжеств, связанных с 300-летием дома Романовых, носили на руках казаки Собственного Конвоя.

В начале 1913 года лечащие врачи пришли к мысли, что цесаревичу необходим велосипед специальной конструкции, для того чтобы разрабатывать травмированную левую ногу.

В феврале 1913 года в Александровский дворец Царского Села был вызван представитель фирмы «Дукс Ю. А. Меллер» Михаил Щипанов для ремонта старого велосипеда наследника. Тогда же с мастером переговорили врачи, подробно оговорив особенности конструкции нового «спецвелосипеда». Как писал лечащий врач цесаревича В. Н. Деревенко, «он много над этим потрудился, выдумав сперва трехколесный велосипед Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича. Но этот велосипед оказался слишком малым,

и фирме «Дукс» был заказан новый велосипед, который фирма вскоре и имела честь принести с Высочайшего Ея Императорского Величества Соизволения Государю Наследнику Цесаревичу в дар. И в этом велосипеде пришлось выдумывать форму и величину педалей, руля и седла, сообразно предъявленным нами требованиям и нашим указаниям. Велосипед с выдуманной педалью явился своеобразным ортопедическим аппаратом, на котором Государь Наследник Цесаревич катался и с большой для себя пользой и с большим удовольствием. В течение нескольких месяцев этот аппарат являлся незаменимым»¹⁰. Следует заметить, что спецзаказ был получен мастером 23 февраля и уже 3 апреля 1913 года новый велосипед, стоивший фирме 250 руб., был готов. Врачи обосновывали необходимость изготовления подобной конструкции следующим образом: «Велосипед желательно иметь

теперь, т.к. для Его Высочества это не только забава, но и ортопедический прибор...»¹¹

Надо сказать, что езда цесаревича на этом «ортопедическом аппарате» оказалась настолько эффективной, что весной 1914 года тот же самый Михаил Щипанов уже переделывал этот «ортопедический аппарат» в обычный велосипед. Как писал В. Н. Деревенко в августе 1914 года, «на днях мне вновь пришлось увидеть мастера, вызванного для того, чтобы превратить велосипедный аппарат вновь в велосипед, т. к. Государь наследник Милостию Божией здоров»¹².

Конечно, императорская семья тогда же в апреле 1913 года отблагодарила велосипедный магазин. Императрице Александре Федоровне чинами ее Канцелярии были предложены два варианта: либо выплатить фирме стоимость велосипеда, либо выразить фирме «благодарность от августейшего Наследника Цесаревича имени». Императрица выбрала последний вариант, в котором была заинтересована и фирма-изготовитель. В сентябре 1914 года мастер Михаил Щипанов получил «за труды по устройству для Наследника Цесаревича в 1913 году специального велосипеда» золотые часы с цепочкой с изображением государственного герба, стоимостью 200 руб.

Следует также добавить, что в некоторых иллюстрированных изданиях приводится фотография трехколесного велосипеда, заявленного как велосипед наследника цесаревича.

При этом совершенно очевидно, что конструкция 1888 года просто по определению устарела и не могла использоваться для ребенка-инвалида.

¹ Великий князь Сергей Александрович: биографические материалы. Кн. 1: 1857–1877. М., 2006. С. 330.

² Там же. С. 331.

³ РГИА. Ф. 525. Оп. 3. Д. 8. Л. 203 // Денежные документы по расходу и приходу сумм Его Императорского Величества за 1896 г.

⁴ Там же. Л. 211.

⁵ Там же. Л. 242.

⁶ Там же. Д. 3. Л. 43 // Бухгалтерская книга по суммам Его Императорского Величества. 1914–1917 гг.

⁷ РГИА. Ф. 525. Оп. 3. Д. 535. Л. 65 // Денежные документы по суммам Государя Императора. Январь 1917 – март 1918 г.

⁸ РГИА. Ф. 525. Оп. 2 (213/2711). Д. 207 // Лейтнер Александр. Рижский купец, владелец фабрики велосипедов и автомобилей «Россия». О пожаловании ему золотого портсигара с изображением герба за поднесение велосипеда для наследника цесаревича. Вырезки из буклета с видами цехов. Каталог. 1910 г.

⁹ РГИА. Ф. 525. Оп. 2 (216/2714). Д. 132 // О поднесении велосипеда наследнику велосипедной фирмой «Дукс Ю. А. Меллер». 1913 г.

¹⁰ РГИА. Ф. 525. Оп. 2 (216/2714). Д. 132. Л. 13 // «Дукс Ю. А. Меллер», фирма велосипедов. 1913 г.

¹¹ Там же.

¹² Там же.