

Сакс Г.Т.

**Велосипед: Самокат: Теория и практика.
Опыт руководства для любителей и
любительниц велосипедистов и военно-
велосипедных команд**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-311.3
ББК 84-4
Г11

Г11 **Г.Т. С.**
Велосипед: Самокат: Теория и практика. Опыт руководства для любителей и любительниц велосипедистов и военно-велосипедных команд / Сакс Г.Т. – М.: Книга по Требованию, 2025. – 159 с.

ISBN 978-5-519-84441-3

ISBN 978-5-519-84441-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

норма пробѣга даже и для не вполне опытнаго велосипедиста. Руководствуясь этимъ расчетомъ, совершаютъ, какъ увидимъ ниже, экскурсіи при помощи велосипеда въ нѣсколько тысячъ верстъ, чего не вынесетъ ни одно животное.

То обстоятельство, что велосипедъ получаетъ движеніе посредствомъ мускульной силы сидящаго на немъ человѣка, выдвигаетъ неизбѣжно на первый планъ вопросъ — насколько такое искусственное передвиженіе полезно для здоровья и какъ оно отражается вообще на общемъ состояніи человѣческаго организма. На это можно отвѣтить, что въ настоящее время въ большей части общества все болѣе и болѣе крѣпнетъ сознаніе, что ничто, даже и гимнастика, не можетъ принести столько пользы человѣческому тѣлу, а слѣдовательно и общему состоянію здоровья, не можетъ съ такимъ успѣхомъ отклонить человѣка отъ лѣни, какъ ѣзда на велосипедѣ. Но такъ какъ окончательное рѣшеніе этого вопроса въ гигиеническомъ отношеніи принадлежитъ безспорно медикамъ, то поэтому не безинтересенъ будетъ взглядъ на это дѣло спеціалиста.

Профессоръ гигиены въ Галльскомъ университетѣ, докторъ Кунце такъ, между прочимъ, отзывается про ѣзду на велосипедѣ:

«Я положительно отрицаю всякій вредъ велосипедной ѣзды; напротивъ, даже помимо удовольствія, которое очень многимъ доставляетъ эта ѣзда, я нахожу, что она является могущественнымъ средствомъ для укрѣпленія тѣла, а что всего важнѣе, она служитъ очень хорошимъ предохранительнымъ и, даже скажу прямо, цѣлебнымъ средствомъ во многихъ болѣзненныхъ явленіяхъ. Велосипедная ѣзда является, конечно, своего рода гимнастикой, въ полезности которой теперь никто, кажется, уже не сомнѣвается. При томъ дѣйствіе велосипеда на организмъ несравненно многостороннѣе обыкновенной гимнастики».

«У велосипедиста развивается прежде всего способность балансировать, т. е. онъ упражняется въ умѣніи держать свое тѣло въ равновѣсіи. Для достиженія этого, необходима очень точная мускульная работа, при которой ни одинъ мускулъ отнюдь не долженъ производить больше или меньше работы, а лишь столько, сколько таковой необходимо для соблюденія равновѣсія. Такимъ образомъ, велосипедъ какъ бы пріучаетъ каждый отдѣльный мускулъ въ точности подчиняться своей волѣ. Кто обладаетъ такой способностью, тотъ съ

большей увѣренностію можетъ перепрыгивать черезъ рвы, подниматься по особенно крутымъ лѣстницамъ, взбираться на крутыя горы и спускаться съ нихъ».

«Далѣе велосипедная ѣзда весьма укрѣпляетъ мускулы и при томъ не только мускулы нижнихъ конечностей, но также и мускулы нижней части живота, груди и, въ особенности, мускулы рукъ. Мускулы ногъ должны очень быстро то напрягаться, то ослабѣвать, чтобы привести велосипедъ въ движеніе, и можно смѣло сказать, что нѣтъ лучшаго средства для приученія мускуловъ ногъ къ столь скорымъ и къ столь энергичнымъ сокращеніямъ. Но такъ какъ каждый мускулъ отъ постояннаго упражненія увеличивается въ объемъ и становится сильнѣе, то именно у велосипедистовъ и встрѣчаются часто хорошо развитые мускулы ногъ, вслѣдствіе чего они легко могутъ совершать и пѣшкомъ весьма продолжительныя прогулки. Точно также извѣстно, что чѣмъ больше укрѣпленъ органъ, тѣмъ менѣе онъ подверженъ заболѣванію, а потому упругіе мускулы велосипедиста являются отличнымъ противовѣсомъ болѣзненному предрасположенію. Я полагаю, напр., что мускульный ревматизмъ ногъ у велосипедистовъ встрѣчается крайне рѣдко».

«Велосипедная ѣзда оказываетъ неоцѣненную услугу также и нижней части живота: при напряженіи и ослабѣваніи нѣжнихъ мускуловъ, мускулы живота приводятся одновременно тоже въ аналогичное движеніе и этимъ достигается результатъ, буквально тождественный съ массажемъ нижней части живота. Массажъ употребляется въ настоящее время главнымъ образомъ для возбужденія надлежашей дѣятельности кишечнаго канала—ради необходимаго и правильнаго его очищенія, и, какъ извѣстно, массажъ цѣлесообразнѣе и полезнѣе всѣхъ извѣстныхъ намъ слабительныхъ. Съ возстановленіемъ правильныхъ отправленій, исчезаютъ давленія и спазмы, ощущаемые въ нижней части живота, а также устраняется образованіе геморроидальныхъ явленій».

«Я уже сказалъ, что велосипедной ѣздой достигается тотъ же результатъ, какъ и массажемъ, а потому всѣ лица, которыя по характеру своихъ занятій принуждены вести сидячій образъ жизни—отчего и получаютъ всѣ вышеописанныя болѣзненныя явленія—должны бы обязательно пользоваться велосипедомъ».

«Что же касается груди и легкихъ, то на нихъ велосипедная

ѣзда оказываетъ двойное вліяніе: во 1-хъ, сокращеніе мускуловъ живота производитъ болѣе полное вдыханіе и, во 2-хъ, скорое движеніе велосипеда упражняетъ и развиваетъ дыхательную технику. Болѣе полное вдыханіе и выдыханіе важно, потому что этимъ достигается болѣе притокъ кислорода въ легкія, а кислородъ принадлежитъ къ важнѣйшимъ питательнымъ веществамъ нашего организма. Что же касается развитія дыхательной техники, то и это вопросъ существенной важности, и насколько оно необходимо, можетъ понять изъ множества лицъ только тотъ, кто имѣетъ случай, какъ я, измѣрить у нѣсколькихъ тысячъ людей сантиметромъ силы вдыханія и выдыханія: я встрѣчалъ множество лицъ, у которыхъ разница между вдыханіемъ и выдыханіемъ достигала 2—3 сантиметровъ».

Такимъ образомъ оказывается, что на велосипедъ не слѣдуетъ смотрѣть, какъ на пустую, безполезную забаву, а, напротивъ — какъ на отличное средство укрѣпить свое здоровье и закалить тѣло отъ многихъ болѣзненныхъ вліяній.

Такъ напр., въ настоящее время обращено серіозное вниманіе на тотъ вредъ, который приноситъ здоровью учащихся долгое сидѣніе въ классныхъ комнатахъ, и для того, чтобы парализовать хоть отчасти этотъ вредъ, гимнастика въ учебныхъ заведеніяхъ поставлена на болѣе раціональныхъ началахъ и введены въ этихъ заведеніяхъ фронтковыя занятія. Все это, въ извѣстной, конечно, степени, служить противовѣсомъ сидячей классной жизни и, безъ сомнѣнія, приноситъ пользу организму учащихся. Но и гимнастика и строевыя занятія въ учебныхъ заведеніяхъ являются лишь предохранительными мѣрами отъ разныхъ физическихъ уклоненій и не могутъ быть поставлены относительно получаемой отъ нихъ пользы на одну высоту съ велосипедною ѣздой. Кромѣ того, вслѣдствіе недостатка времени, физическія упражненія въ учебныхъ заведеніяхъ нельзя организовать такъ, чтобы они могли укрѣпить и закалить тѣло; послѣдней цѣли можно достигъ лишь при помощи ѣзды на велосипедахъ.

Лѣтомъ, съ окончаніемъ экзаменовъ, для учащихся наступаетъ время отдыха, въ теченіе котораго гимнастика и фронтковыя занятія прекращаются, и каждый изъ учащихся пользуется свободой. Многие изъ нихъ проводятъ лѣто въ деревняхъ, но огромное большинство по разнымъ обстоятельствамъ вынуждено бываетъ жить въ городѣ. Тѣмъ не менѣе, всякій стремится воспользоваться наилучшимъ обра-

зомъ свободнымъ временемъ и получить возможно болыше удовольствій, — въ этомъ случаѣ экскурсіи на велосипедахъ могутъ занять первое мѣсто.

Конечно, не всякій можетъ приобрести велосипедъ, вслѣдствіе относительной его дороговизны, но разъ есть возможность позволить себѣ эту въ высшей степени полезную роскошь, можно быть увѣреннымъ, что кто пройдетъ въ самыхъ разнообразныхъ удовольствіяхъ, тѣмъ болѣе, что скорость и легкость велосипедной ѣзды позволяютъ предпринимать вполне свободно экскурсіи на большія разстоянія.

Эти экскурсіи, помимо моціона, въ высшей степени полезны для здоровья — о чемъ была у насъ рѣчь выше — представляютъ возможность пользоваться чистымъ воздухомъ и наслаждаться разнообразіемъ впечатлѣній.

Во время такихъ экскурсій весьма удобно, напр., ботанизировать, составлять гербаріи, словомъ, знакомиться, нѣкоторымъ образомъ сближаться съ природой.... Можно съ увѣренностью сказать, что велосипедная ѣзда, какъ развлеченіе, имѣетъ огромное воспитательное значеніе: развивая любовь къ природѣ, она отвлекаетъ молодыхъ людей отъ тѣхъ городскихъ удовольствій, которыя очень часто разрушаютъ нравственно и физически молодое поколѣніе.

Значеніе велосипедной ѣзды не ограничивается одной лишь пользой для здоровья, хотя и этого уже почти вполне достаточно на право существованія такого способа искусственнаго передвиженія: велосипедъ употребляется и для чисто практическихъ цѣлей. Напр., въ Англіи, гдѣ вообще относятся съ любовью немалою ко всѣмъ упражненіямъ, укрѣпляющимъ и закаляющимъ тѣло, велосипедъ имѣетъ огромное распространеніе въ обыденной жизни и въ нѣкоторыхъ случаяхъ замѣняетъ собою лошадь.

«Изъ десяти лондонцевъ девять», — говоритъ газета «Times», — «прежде ходили пѣшкомъ по своимъ дѣламъ, теперь же на-оборотъ: девять изъ десяти предпочитаютъ искусственный способъ передвиженія естественному». Этотъ фактъ подтверждаетъ дѣйствительную пригодность велосипеда для чисто практическихъ цѣлей и дѣлаетъ его въ нѣкоторыхъ случаяхъ серьезнымъ соперникомъ лошади.

Здѣсь кстати будетъ нѣсколько ознакомиться съ отличительными свойствами велосипеда, рассматривая его въ данномъ случаѣ лишь какъ средство для искусственнаго передвиженія.

Двухколесный велосипедъ вѣситъ около 60 фунтовъ: такой незначительный вѣсъ даетъ ѣздоку возможность перенести велосипедъ, безъ особенныхъ усилій, черезъ препятствіе, доступное, конечно, пѣшеходу, а вслѣдствіе этого велосипедистъ проберется тамъ, гдѣ верховой встрѣтитъ для себя непреодолимую преграду.

Узкій ходъ дѣлаетъ велосипедъ подвижнымъ, что, въ свою очередь, даетъ велосипедисту возможность легко обходить различныя препятствія.

Цѣлесообразность конструкціи и ея прочность позволяютъ дѣлать на велосипедѣ огромныя путешествія, безъ серіозныхъ поврежденій. Такъ, напр., штабсъ-капитанъ Келлескраусъ проѣхалъ на велосипедѣ отъ г. Ковны до Парижа—около 2,500 километровъ—совершенно благополучно. Затѣмъ, нѣкто К. Андреевъ совершилъ поѣздку на велосипедѣ черезъ Кавказскій горный хребетъ. Всю дорогу отъ Владикавказа до Тифлиса, около 200 верстъ, онъ совершилъ въ 20 часовъ 8 минутъ («Недѣля», 1890 г., № 47, стр. 1522).

Наконецъ, велосипедъ, какъ машина, имѣетъ то важное свойство, что требуетъ незначительныхъ усилій для своего движенія и не нуждается въ большомъ уходѣ.

Изъ перечисленныхъ выше свойствъ велосипеда вытекаютъ его практическое значеніе и полная возможность утилизировать скорость велосипедной ѣзды не только для личныхъ цѣлей, но и для пользы государства. Такъ, напр., въ Англіи велосипедъ еще въ 1883 году успѣлъ сдѣлаться такимъ же общественнымъ явленіемъ, какъ и всѣ остальные способы искусственнаго передвиженія, и съ тѣхъ поръ вполне успѣшно выполняетъ всѣ задачи, возлагаемыя на него и полиціей и почтой.

Для правильнаго движенія велосипедовъ въ Англіи проложены между нѣкоторыми пунктами особыя велосипедныя дороги *). По мѣрѣ большаго распространенія и развитія велосипедной ѣзды, такія искусственныя дороги, примѣненныя къ свойствамъ велосипеда, будутъ, по всей вѣроятности, вездѣ обычнымъ явленіемъ, тѣмъ болѣе, что эти дороги, имѣя весьма незначительную ширину, обойдутся весьма не-

*) Вообще же велосипедъ довольно чувствителенъ къ свойствамъ пути и требуетъ твердой почвы: шоссе и сухая, хорошо наѣзженная глинистая дорога представляются наиболѣе удобными для велосипедной ѣзды.

дорого, а между тѣмъ сѣтъ ихъ сдѣлаетъ сообщеніе съ отдаленными пунктами весьма удобнымъ, что несомнѣнно принесетъ громадную пользу.

Вообще же, трудно теперь сказать, какой оборотъ приметъ со временемъ ѣзда на велосипедѣ: не только было бы черезчуръ смѣло предрекать для велосипедной ѣзды великую будущность, но даже невозможно опредѣлить то значеніе, какое эта ѣзда можетъ имѣть черезъ 10—20 лѣтъ.

«Кто можетъ поручиться», говоритъ по этому поводу англійская газета «Times», «что не настанетъ то время, когда профессоръ Айртонъ, или одинъ изъ его сотоварищей изобрѣтутъ электрическіе велосипеды, въ которыхъ электрическіе аккумуляторы замѣнятъ мышечную силу?.... Велосипедисты будущаго вѣка будутъ смотрѣть на современные намъ велосипеды съ такимъ же презрѣніемъ, съ какимъ теперешній астрономъ смотритъ на телескопъ Гершеля или современный механикъ на паровую машину Уайта. Если позволить фантазіи увлечь себя въ туманную даль будущаго, то легко можно придти къ заключенію, что мы стоимъ въ преддверіи къ новой эрѣ передвиженія».

«Въ движеніи по желѣзной дорогѣ каждымъ пассажиромъ ощущается отсутствіе собственной воли и полнѣйшая зависимость отъ тѣхъ правилъ, безъ которыхъ немислимо правильное движеніе желѣзно-дорожнаго поѣзда и которымъ пассажиръ принужденъ подчиняться. Какъ бы очарователенъ ни казался вамъ ландшафтъ, какъ бы ни было сильно желаніе продлить то впечатлѣніе, которое производитъ на васъ природа, вы не можете остановиться, — вы не имѣете своей воли, вы весь, вмѣстѣ со всѣми своими желаніями, подчиняетесь волѣ другихъ. Ваша личная инициатива можетъ, имѣть при этомъ мѣсто только тогда, когда вы рѣшаете вопросъ, въ которомъ классѣ и до какой станціи будете ѣхать. Разъ же заняли опредѣленное мѣсто въ поѣздѣ, — вы пассивны, но можете, впрочемъ, наслаждаться природой, насколько это вамъ позволитъ паровозъ»....

Отчего, позволивъ себѣ фантазировать подобно газетѣ «Times», не предположить, что настанетъ время, когда человѣчество придетъ къ тому, что каждый будетъ имѣть свой собственный искусственный двигатель, въ которомъ электричество замѣнитъ мышечную силу и вслѣдствіе этого получится скорость, превосходящая скорость курьерскаго поѣзда?

При возможности существованія подобнаго самодвигателя, сразу устраняются тѣ неудобства, которыя неизбѣжно испытываетъ каждый во время ѣзды въ вагонъ желѣзной дороги: здѣсь полное проявленіе воли въ смыслѣ остановокъ, выбора пути, быстроты движенія и проч.

Вопросъ о подобнаго рода самодвигателѣ, — вопросъ, конечно, отдаленнаго будущаго и нынѣ остается пока открытымъ. Прототипъ же этого самодвигателя—велосипедъ въ настоящемъ своемъ видѣ — является съ одной стороны могущественнымъ средствомъ для укрѣпленія здоровья и весьма пріятнымъ развлеченіемъ, а съ другой—приноситъ и матеріальную пользу въ различныхъ случаяхъ обыденной жизни.

Теперь постараемся очертить роль велосипеда собственно въ военномъ дѣлѣ.

Какъ выше уже было сказано, практическое значеніе велосипеда не ограничивается той пользой, которую извлекаютъ изъ него частныя лица: въ нѣкоторыхъ государствахъ велосипедъ несетъ опредѣленную спеціальную службу, которую и выполняетъ съ большимъ успѣхомъ. Въ военномъ дѣлѣ, гдѣ малѣйшее замедленіе часто оплачивается сотнями человѣческихъ жизней, скорость сообщеній имѣетъ огромное значеніе и вслѣдствіе этого, въ войскахъ не пренебрегаютъ ни однимъ изъ средствъ, пригодныхъ мало-мальски для установленія возможно скорыхъ сообщеній. Однимъ изъ таковыхъ средствъ является, между прочимъ, велосипедъ, въ пригодности котораго для выполненія нѣкоторыхъ спеціально военныхъ задачъ въ настоящее время уже не сомнѣваются.

Относительно примѣненія велосипеда въ войскахъ собраны довольно подробныя данныя поручикомъ датской службы Лобеданцемъ, который выпустилъ въ 1889 году въ свѣтъ книгу, подъ заглавіемъ «*Cyklen og denus anvendelse i haeren*» («Велосипедъ и его примѣненіе въ арміи»). Книга эта обнимаетъ почти весь вопросъ о велосипедахъ въ военномъ дѣлѣ, и въ «Русскомъ Инвалидѣ» (25 и 26 Октября 1889 г.) помѣщена выдержка изъ нея, настолько интересная, по сущности разсматриваемаго вопроса, что мы рѣшаемся помѣстить эту выдержку здѣсь текстуально.

«Въ виду современности вопроса о примѣненіи велосипедовъ къ военнымъ цѣлямъ, мы намѣрены дать ниже краткій очеркъ книги поручика Лобеданца».

«Быглый историческій обзоръ развитія дѣла приводитъ къ раздѣленію существующихъ въ настоящее время велосипедовъ на пять главнѣйшихъ категорій: 1) высокій «Bicycle», на которомъ ѣздокъ помѣщается очень высоко, при чемъ центръ тяжести его приходится почти подъ самую осью передняго колеса; ноги при этомъ вытянуты внизъ и, благодаря этому и большому діаметру передняго колеса, приведеніе въ движеніе велосипеда требуетъ наименьшаго напряженія. Но эта система обладаетъ тѣмъ важнымъ недостаткомъ, что при спускѣ подъ гору или при движеніи по неровной дорогѣ, велосипедъ легко можетъ опрокинуться впередъ черезъ переднее колесо, при чемъ падающій ѣздокъ обыкновенно получаетъ еще ударъ по спинѣ или по головѣ заднимъ колесомъ. Кромѣ этого слѣзаніе съ велосипеда и вскакиваніе на него очень не легки и требуютъ большаго навыка и ловкости. Вѣтеръ и встрѣчающіеся подѣмы могутъ тоже сильно затруднять движеніе; 2) велосипедъ «Safety» имѣетъ два колеса меньшаго и почти одинаковаго діаметра; ѣздокъ сидитъ на сѣдлѣ, помѣщенномъ по серединѣ системы, а вращеніе съ помощью зубчатаго колеса и цѣпи передается заднему колесу; переднее служитъ только для направленія движенія. Опрокидываться впередъ этотъ велосипедъ не можетъ, а паденіе въ сторону ѣздоку не страшно, такъ какъ ноги его находятся очень недалеко отъ земли. Скорость велосипеда «Safety» по ровной дорогѣ нѣсколько уступаетъ скорости «Bicycle», на неровной-же значительно ее превосходитъ; 3) «Tricycle» — велосипедъ трехколесный той же системы, какъ и «Safety»; 4) «Tandem» — тотъ-же «Tricycle», но приспособленный для ѣзды двухъ лицъ; 5) «Multicycle» — тоже, что и предыдущій, но для 3—20 лицъ.

«Затѣмъ, авторъ приступаетъ къ разбору условій для примѣненія велосипеда спеціально къ военнымъ цѣлямъ. Первый опытъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ въ Италіи, гдѣ въ 1875 году на маневрахъ между штабомъ и начальниками частей сообщеніе поддерживалось особыми ординарцами на велосипедахъ. Опыты эти производились и въ слѣдующіе годы, и изъ нихъ было выведено, что средняя скорость движенія ординарцевъ-велосипедистовъ составляла около 19 верстъ въ часъ. При этихъ опытахъ въ италіанской арміи выяснилось, что велосипедъ можетъ повсюду слѣдовать не только за кавалеріею, но также и за пѣхотою, такъ какъ велосипедъ настолько

легко, что ѣздокъ легко можетъ его перенести, въ случаѣ необходимости, черезъ всякое препятствіе, если только оно доступно пѣхотинцу.

«Въ Италіи остались настолько довольны результатами вышеприведенныхъ опытовъ, что въ настоящее время въ каждомъ полку имѣется отъ 4—5 велосипедовъ и извѣстное число людей, обучаемыхъ ѣздѣ на нихъ. Рѣшено на будущее время приобретать велосипеды системы «Safety» англійскихъ фабрикъ.

«Въ Австріи опыты съ велосипедами были начаты относительно недавно, въ 1884 г.

«Нѣсколько слушателей военной академіи предприняли поѣздки на велосипедахъ, продолжавшуюся 5 дней. Велосипеды были системы «Vicycle» и ѣздоки были въ полномъ походномъ снаряженіи. Во время этой поѣздки наибольшее пройденное въ сутки разстояніе было 105 верстъ. Въ слѣдующемъ году велосипеды нашли себѣ уже болѣе широкое примѣненіе для ординарцевъ, причемъ было достигнуто, что нѣкоторые изъ нихъ дѣлали по 140 верстъ въ сутки.

«Въ Германіи опыты примѣненія велосипедовъ къ военнымъ цѣлямъ также производились неоднократно; въ Страсбургѣ и Франкфуртѣ происходили упражненія велосипедистовъ съ цѣлю обученія ихъ ординарческой службѣ. Въ болѣе значительныя крѣпости Германіи въ 1886 году были отправлены двухъ и трехколесные велосипеды для ординарческой службы между крѣпостью и фортами. Нѣсколько позднѣе стали повторяться предложенія примѣнять велосипеды и для полевой службы войскъ.

«Въ Швейцаріи опыты съ велосипедами дали также хорошіе результаты, въ особенности на маневрахъ 1887 года, несмотря на крайне пересѣченную мѣстность.

«Во Франціи обратили вниманіе на пользу, которую можно извлечь изъ пользованія велосипедами, вскорѣ послѣ удачныхъ опытовъ въ Италіи. Но дѣло вначалѣ остановилось на этомъ и получило практическое примѣненіе только въ послѣдніе годы, когда и въ ли-тературѣ, и въ самой арміи дѣятельно стали заниматься этимъ вопросомъ.

«Начали съ примѣненія велосипедовъ къ нуждамъ крѣпостей, а въ 1886 году перешли въ 18 армейскомъ корпусѣ къ опытамъ съ велосипедами во время маневровъ. На этихъ послѣднихъ выведены

были нѣкоторыя среднія данныя, а именно: каждый велосипедистъ передавалъ въ сутки отъ 6 до 8 донесеній, и въ теченіе 8 дней (безъ дня отдыха) люди дѣлали среднимъ числомъ около 75 верстъ въ день. Люди имѣли бодрый и здоровый видъ, изъ чего можно заключить, что усталость ихъ была не слишкомъ велика. Скорость, достигаемая велосипедистами при движеніи по разнымъ проселкамъ и тропинкамъ, была вполнѣ удовлетворительная, причемъ за все время былъ только одинъ случай, что они не могли слѣдовать прямо за генераломъ Корна, бывшимъ верхомъ, но и въ этомъ случаѣ велосипедисты, сдѣлавъ кружный обходъ, были на мѣстѣ одновременно со своимъ генераломъ. Изъ отчета объ этихъ маневрахъ видно, что донесенія такимъ способомъ доставлялись вообще скорѣе, чѣмъ посланныя съ конными ординарцами.

«Въ 1887 году, при пробной мобилизаціи 9-го и 17-го корпусовъ, было предложено резервистамъ, умѣющимъ ѣздить на велосипедахъ, привести таковыя съ собою. Изъ числа ихъ было назначено: въ штабы корпусовъ — по 10, въ штабы дивизій — по 5, къ бригаднымъ штабамъ — по 2. Опыты дали слѣдующіе результаты: скорость движенія опредѣлилась въ среднемъ 15—20 верстъ въ часъ днемъ и около 9 верстъ ночью. Предѣломъ проходимаго разстоянія было признано 85 верстъ, при этомъ безъ дней отдыха. Тогда же рѣшено было продолжать производство опытовъ съ велосипедами и въ слѣдующемъ 1888 году на маневрахъ 3-го и 16-го корпусовъ.

«Въ Голландіи для испытанія пользы велосипедовъ прибѣгли къ нѣскольکو иному способу, а именно, воспользовалось военное министерство предложеніемъ общества велосипедистовъ, пославшаго нѣсколькихъ изъ своихъ членовъ въ распоряженіе правительства, которое пришло также къ заключенію о пользѣ велосипедовъ для военнаго дѣла.

«Въ Англіи за дѣло, о которомъ идетъ рѣчь, взялись только очень недавно—въ 1887 г.; это тѣмъ болѣе удивительно, что ѣзда на велосипедахъ распространена, какъ спортъ, въ Англіи болѣе, чѣмъ гдѣ либо. Подполковникъ Севиль, которому было поручено испытаніе, получилъ столь удачныя результаты, что уже въ слѣдующемъ 1888 г. были сформированы при арміи постоянныя отряды велосипедистовъ. Первый изъ этихъ отрядовъ былъ чрезвычайно разнообразнаго состава, такъ какъ въ него принимались не только резервисты, но и люди, не получившіе никакой военной подготовки.