

Повозка принца Оранского

Вадим Мировский



Задумывались ли вы когда-нибудь, почему парусники, столь успешные на воде, не прижились на земле, ведь тягловые животные — гораздо более дорогой «двигатель», нежели парус? И что вообще мы знаем о попытках использовать парус для передвижения по суше?

Первые парусные повозки для транспортировки грузов и передвижения на большой скорости были созданы еще в Древнем Египте эпохи фараона Аменхета II, правившего во втором тысячелетии до нашей эры. Упоминания о подобных повозках относятся, например, к Китаю времен возведения Великой Стены. Подобные «парусники» встречались в отдельных местностях Северной и Южной Америк вплоть до XIX в.

Время и место появления одной из первых европейских повозок под парусом известны достаточно точно: февраль 1602 г., голландское побережье Северного моря, а в то время — побережье Объединенных провинций нижних земель.

Вид стремительно бегущей парусной повозки на колесах, упрямо отмерявшей милю за милей в течение двух часов на невероятной (35–50 км/ч) скорости, поражал жителей окрестных рыбацких деревень от Схевенингена до Петтена, а жирные чайки с испугу разлетались в стороны. В повозке разместились 28 человек, в числе которых был Мориц Нассауский, штатгальтер Объединенных провинций, победоносный боевой генерал, реформировавший армию и уже выигравший большую часть выпавших на его долю битв в 80-летней войне за независимость от испанской короны.



Повозку спроектировал голландец Симон Стевин, соратник Морица. Исследования в области математики и арифметики сделали Стевина одним из выдающихся ученых того времени, а труды по фортификации оказали неоценимую услугу Морицу, будущему принцу Оранскому, в военных делах. Парусная повозка была своего рода игрушкой и для талантливого ученого, и для талантливого военачальника. Из некоторых источников следует, что повозка использовалась и в дальнейшем для перевозки грузов и развлечений. Известно, что она содержалась на бюджетные деньги вплоть до XIX в.

Единичные упоминания о появлении схожих моделей на атлантическом побережье периодически встречаются в источниках, относящихся к XVII–XIX вв., однако массовое использование их усовершенствованных реплик началось в конце XIX — начале XX вв. и было связано с развлечениями и спортом. Так, например, французский авиатор Луи Блерио спроектировал для оттачивания навыков пилотажа в нелетную погоду модель, позднее зарегистрированную под названием «l'Aéropilage». Аппарат участвовал в соревнованиях на пляжах Северной Франции с 1909 г. до начала Первой мировой войны и, несомненно, послужил прообразом для современных спортивных буеров.

Интересно отметить, что наши современники попытались воссоздать повозку Морица Нассауского. Голландские энтузиасты совсем недавно построили копию по единственной сохранившейся миниатюрной модели. Торжественный показ и испытание возрожденного агрегата были приурочены к празднику в честь основания пригорода Гааги Схевенингена — старинной рыбацкой деревни и современного морского курорта.

В конструкцию в соответствии с нынешними требованиями по безопасности были добавлены тормоза. Однако трехтонный сухопутный корабль, снабженный двумя восьмиметровыми мачтами, так и не смог отправиться в путь. Местная пресса предполагает, что размерами копия отличалась от оригинала, а уменьшенное расстояние между мачтами не позволило добиться необходимой эффективности парусного вооружения, чтобы повозка двигалась самостоятельно.

Воссозданную повозку Морица Нассауского можно увидеть перед музеем Схевенингена. 🛩