

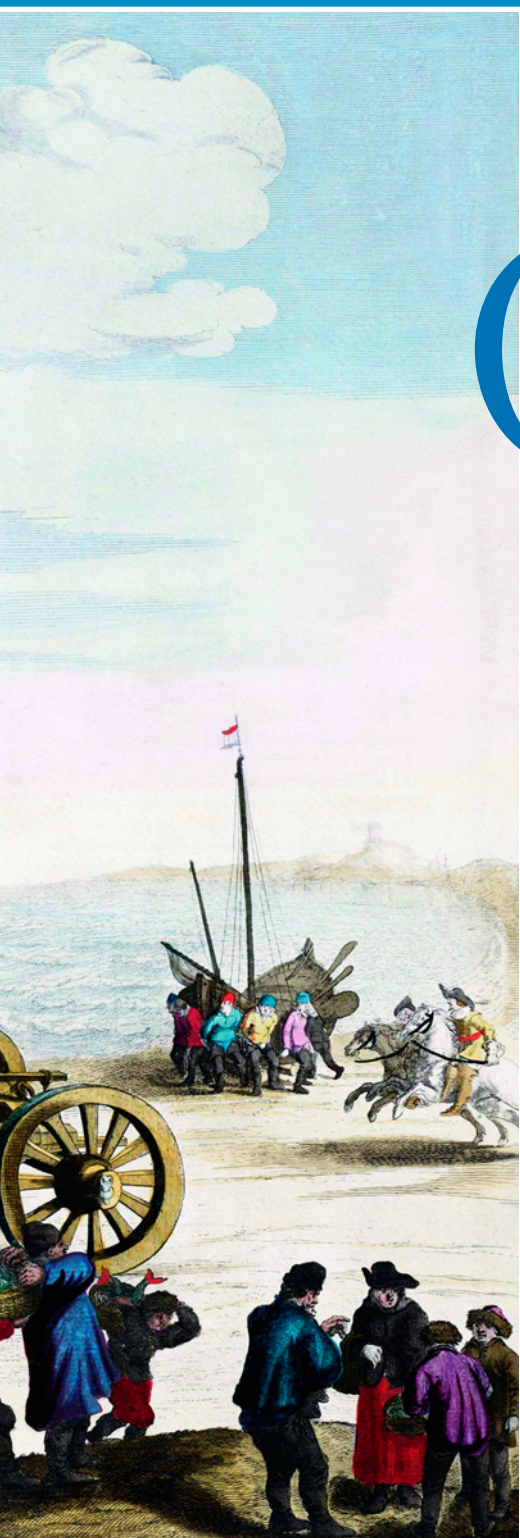
«Гаарское чудо»



Демонстрация сухопутного парусника Стивина на побережье Схевенингена в 1608 году. Худ. Якоб де Гейн. XVII в.

Симона Стевина

Наталья Сорокина



Осенью 1600 года принц Морис Оранский совершил необыкновенную прогулку по побережью Северного моря у города Схевенинген. На глазах изумленной публики правитель Нидерландов и 28 его приближенных прокатились на сухопутных парусных повозках. Тем, кому не хватило места в большой – двухпарусной, была предоставлена меньшая, однопарусная. Парусники имели четыре колеса, двигались исключительно силой ветра и со скоростью, достигающей 30 километров в час, что превышало скорость лошади. Но принца Оранского, большого любителя и знатока лошадей, это не огорчало. Уникальное транспортное средство, которое при дворе окрестили «гаагским

чудом», представлялось поистине захватывающим развлечением. Изобрел его Симон Стевин, его личный советник по военным и финансовым делам.

Фламандский математик, механик и инженер Симон Стевин был личностью выдающейся, многогранность его познаний и открытий столь поразительна, что имя его справедливо включено в список основателей того, что можно назвать цивилизацией Нидерландов. Огромное значение имеют его работы по оптике, географии, механике, геометрии, астрономии, физике, теории музыки. Причем, в то время, как в научных работах доминировала латынь, свои книги Симон Стевин публиковал на нидерланд-

На глазах изумленной публики правитель Нидерландов и 28 его приближенных прокатились на сухопутных парусных повозках. Тем, кому не хватило места в большой – двухпарусной, была предоставлена меньшая, однопарусная. Парусники имели четыре колеса, двигались исключительно силой ветра и со скоростью, достигающей 30 км/ч, что превышало скорость лошади.



Медаль с портретом Симона Стевина.
Королевская библиотека Бельгии, Брюссель.

Внизу:
Фрагмент памятника Симону Стевину на родине
в Брюгге. Воздвигнут в 1847 г.

ском языке, введя в обращение новый научный лексикон, большая часть которого используется по сей день. В трактате «Арифметика» он разрывает с античной традицией и уравнивает в правах иррациональные числа. С трактата «De Thiende» – «Десятая», опубликованного в 1586 году, и содержащего практическое описание арифметики десятичных дробей, в Европе началось широкое использование их в повседневной жизни, в частности, в системах мер и монетном деле.

Научные изыскания Стевина всегда были ориентированы на практику и находили

применение в навигации, кораблестроении, фортификации, военном искусстве, астрономии. Он изобрел также двойную бухгалтерскую регистрацию, известную, как дебет/кредит. А открытия Стевина в механике – по своей значительности едва ли не первые со времени Архимеда.

Но, несмотря на столь большой вклад в науку, о самом Стевине известно немного. Родился он в Брюгге в 1548 году, где начинал как купец, много путешествовал, работал счетоводом в Антверпене, позднее служил генерал-квартирмейстером, был директором водных ресурсов Нидерландов, советником у принца Оранского, по приказу которого в 1620 году организовал Инженерную школу при Лейденском университете, где читал лекции по математике и фортификации.

Стевина и правителя Нидерландов, высоко ценившего своего талантливого советника, связывали многолетние добрые отношения. Результатом их и стал необычный подарок – сухопутный парусник. Хотя создавался он исключительно для развлечения, известно, что с его помощью было налажено и несколько лет существовало регулярное сообщение между Схевенингеном и Петтенем – городами, находившимися друг от друга на расстоянии 60 километров.

К слову, Стевин был не первым, кому пришла идея парусного наземного транспорта. Описание повозки на колесах, двигающейся под парусом при помощи ветра можно найти в даосских текстах VI века, автором которых считается император Юань Лян. О том, что китайцы использовали подобный транспорт, писал в 1585 году испанский миссионер Хуан Гонсалес де Мендоса, побывавший в Китае во время правления династии Мин. Сухопутные парусники изображались на китайских свитках и фарфоре. Их можно увидеть в первом географическом атласе «Theatrum Orbis Terrarum», составленном в 1570 году фламандским картографом Абрахамом Ортелиусом, и на картах Герарда Меркатора. Однако, на долгое время диковинный парусник Стевина в Европе был забыт,



Аэропляж Луи Блерио.
Фотография 1900 г.

Внизу:

Зимний вариант сухопутных парусников, поставленных на коньки, на Мюгельском озере в окрестностях Берлина.

Иллюстрация из газеты «Die Gartenlaube», 1887 г.



возникнув снова лишь в конце XIX века, когда в бельгийском городе Де-Панне, расположенном на побережье Северного моря, в 1898 году, братья Дюмон построили наземные яхты, предназначенные для спортивных состязаний.

Проявлял к ним интерес и пионер французской авиации Луи Блерио, первый пилот, перелетевший Ла-Манш. Он был не только одним из наиболее выдающихся конструкторов на заре авиации, но и сыграл важную роль в разработке наземного парусного спорта, рассматривая его в качестве альтернативных состязаний пилотов в плохую погоду, когда аэропланы не могли подняться в небо.

К слову, Луи Блерио даже сделал на сухопутных парусниках неплохой бизнес, зарегистрировав как товарный знак сконструированные им машины для пляжных прогулок. Аэропляж, как назвал их Блерио,

настолько понравились отдыхающим, что стали неременным развлечением по всему курортному побережью Бельгии и Франции, где в 1909 году прошли даже первые гонки.



Wettfahrt von Segelschiffen auf dem Müggelsee bei Berlin.