

1002 THE FIRST BULGARIAN BICYCLE



Снимки: Николай Тодоров

Първият български велосипед един уникален експонат в Исторически музей – Нова Загора

Георги Камбуров, уредник в ИМ – Нова Загора

Първият български велосипед е едно удивително изобретение на родната техника и инженерно-техническата мисъл от края на XIX век. За съжаление обаче и до днес той остава непознат за мнозина. За него се знае, но не достатъчно. Красноречиво свидетелство за това са впечатленията на хилядите посетители на новозагорския исторически музей, които споделят с възхита, че за пръв път виждат и научават за първия български велосипед. Именно това ни накарва да не стоим безучастни спрямо неговата история, а тъкмо обратното да я представим за пореден път пред широката общественост. За пореден път, защото за велосипеда е писано и казано, и едва ли това ще е последната статия, целяща популяризирането му.

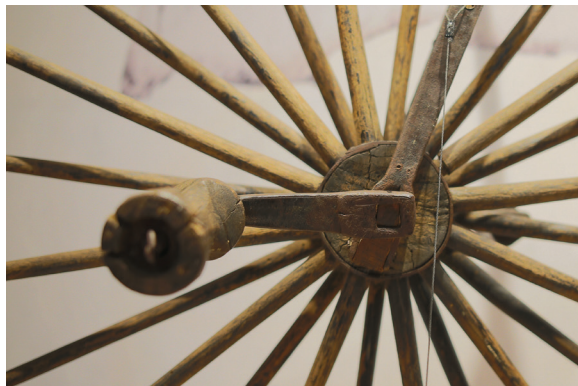
Ето защо, настоящият материал предоставя един малко по-различен поглед към велосипеда, целящ да разкрие не само ключовите моменти от миналото му, а и неговата културно-историческа стойност

на артефакт, отдавна превърнал се в обект на научен и любителски интерес.

Какво всъщност представлява първият български велосипед и какво е реалното му значение за техническия напредък на България в началото на 80-те години на XIX век? Създаденият в периода 1880-1882 г. първи български велосипед в гр. Нова Загора представлява един уникален и иновативен за времето си домашен прочит на една чужда идея, възникнала за пръв път още през XVIII и XIX век в модерна Западна Европа, когато започват първите и най-ранни опити за създаването на велосипед, в резултат на които се раждат прототипите на бъдещите бицикли, които впоследствие търпят развитие, а идеята за тях постепенно достига и на Изток.

И тук идва дългоочакваният от мнозина момент да се каже, че „в трудния път към изобретяването на велосипеда, свой съществен принос има и България“.





Противно на всички очаквания той е осъществен не в столицата на Българското княжество – София или в главния административен център на тогавашната Източнорумелийска област – Пловдив, а в малкия китен градец – Нова Загора. Осемдесетте години на XIX век са съдбоносни за националното ни битие, борбите за пълно освобождение от турска власт все още не са приключили и тепърва предстоят да се осъществят знаковите събития, свързани със Съединението (1885 г.), и последвалата след него Сръбско-българска война. Разгледан в историческия контекст на тези събития, няма как да не направи впечатление, че велосипедът се ражда в една доста напрегната и бурна епоха, по време на която общественото съзнание е пряко ангажирано с важните за деня въпроси, касаещи бъдещото политическо развитие на страната и всяка друга тема, стояща встрани от тях е била без особено значение. Ето защо, някои автори с право определят създателя на първия български велосипед – Гено Стоянов Арабаджията, като човек изпреварил времето си. Съвсем скромно и незабележимо в началото на 80-те години на XIX век той открива за България едно от чудесата на съвременната техника – велосипеда. Парадоксален обаче е фактът, че откритието му става публично достояние едва след цели 88 години.

Известността му до този момент е единствено и само на местно ниво.



Именно тогава велосипедът за пръв път дебютира върху страниците на в-к „Народна младеж“, като тези закъснели опити за популяризация в националния печат са предшествани от няколко ключови за историята му събития, за които ще стане дума в следващите редове.

Едва ли този, толкова уникален за родната ни история артефакт би се съхранил през годините, ако не бе постъпил във фонда на местния исторически музей през далечната 1961 г. Именно тогава синът на майстор Гено – Антон Генов решава да направи благородното дело, като дари велосипеда на новозагорския музей. Това е важен момент от историята на велосипеда, защото само няколко години по-късно през 1969 г. по инициатива на същия музей той е представен на Националната младежка изложба в гр. Пловдив, посветена на многовековната техническа култура на България.

Техническото изложение в гр. Пловдив бележи повратен момент в историята на двуколесника, защото именно тогава той става известен сред родната общественост и привлича вниманието на специалисти, изобретатели, инженери, техници и не на последно място историци, на които се пада честта и отговорността да навлязат в дебрите на миналото, за да възкресят спомена за направеното от бележития майстор-занаятчия – Гено Арабаджията. Започват целенасочени проучвания по издирването на материали, снимки и сведения за новозагорския майстор-колар.

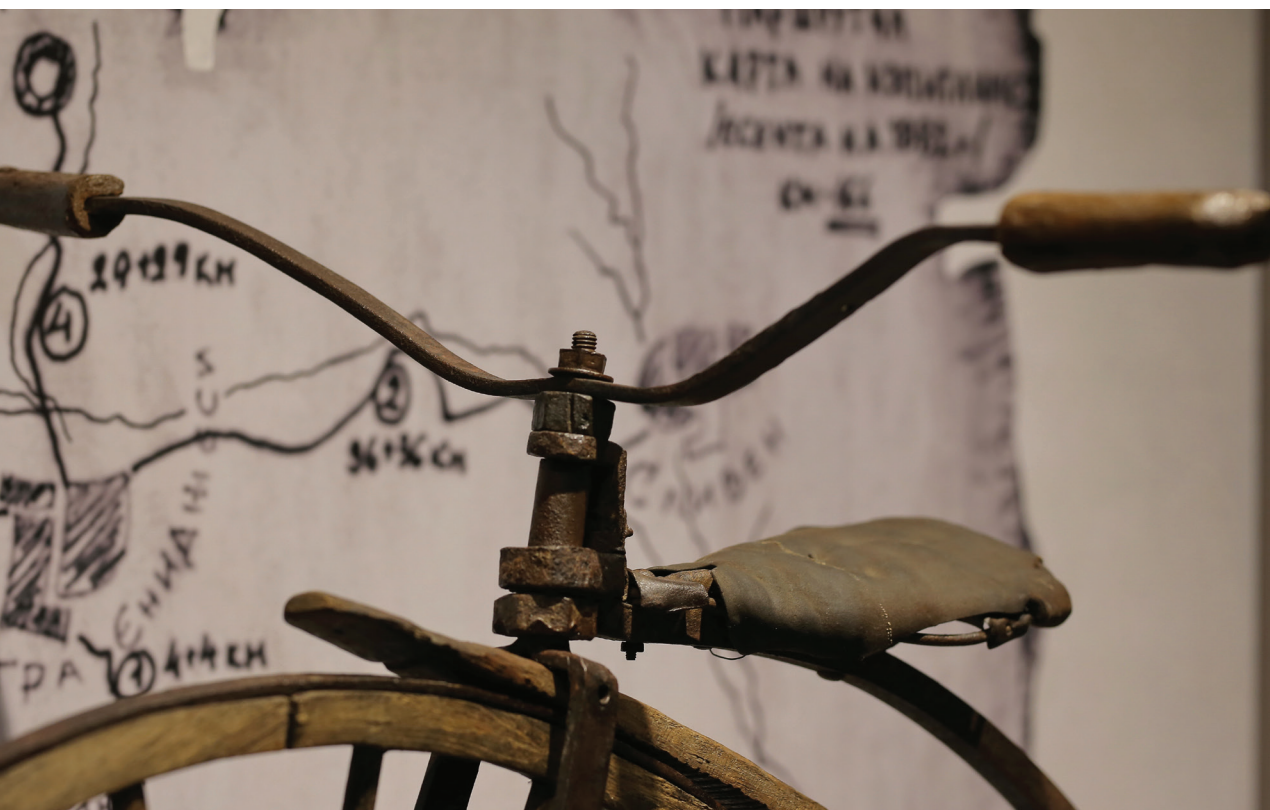
Ентузиазмът, с който подхождат тогавашните изследователи поражда идеята да бъде направена специална анкета, по инициатива на в-к „Народна младеж“ съвместно с Националния политехнически музей, целяща да привлече вниманието на обществеността към работата по събирането на информация, свързана със създателя на първия български велосипед. Резултатите не закъсняват. Особена активност в събирането на данни проявяват новозагорските ученици от средните училища. Под ръководството на своите учители те успяват да открият 70-годишния син на някогашния майстор Гено – Антон Генов и да почерпят от него сведения. Близки, сродници и роднини също откликват на техния призив и така постепенно белите полета в биографията на знаменития майстор започват да се запълват. Паралелно с провеждането на анкетата, се извършват и по-задълбочени проучвания от специалисти историци. В резултат от дейността на последните през 70-те години на миналия век се появяват и първите статии за велосипеда и неговия създател, които са публикувани в отделни специализирани издания. От 80-те години се срещат статии и кратки очерци за Уста Гено и неговия „Паяк“. Независимо от направените проучвания, показателен остава фактът, че въпросът за пълното признание на велосипеда, като пионер и ветеран на колеездочно движение у нас, остава висящ и занапред.





В края на 80-те години Българското колоездачно движение отбелязва своя 100-годишен юбилей, като взема предвид годината на възникването на първите колоездачни клубове, а не годината на създаването на първия български велосипед, с която реално се поставя началото на този вид спорт у нас. И днес, след толкова много години, откакто е създаден първият български велосипед за него няма да намерите информация, дори в раздел „история“ на специализирания сайт на Българската федерация по колоездене. За него научаваме от две късни статии от 2006 г., публикувани в два последователни броя на в-к „Български колоездач“, в които са показани фотографии на велосипеда и е разказана накратко неговата история. Дали поради неволна небрежност или поради вроденото ни чувство да не отдаваме заслуженото на подобен род личности, ние днес не можем да кажем с категоричност, защо организираното спортно движение у нас не отдава необходимото внимание на новозагорския изобретател – Уста Гено Арабаджията. Това още веднъж показва, че трябва да се пише и говори за първия български велосипед и за неговия създател, за да може най-после те да намерят заслуженото си място в историята на българското колоездене.

Животът и дейността на майстор Гено са най-добре документирани от неговия внук – Евгений Генов в книгата „Хомо Луденс и апатията“.



Книгата представлява опит да се представи в биографичен план личността на майстора и неговото изобретение с присъщите за любителския стил похвати. Независимо от този факт, тя е ценна с това, че в нея авторът представя образа на своя дядо въз основа на личните му записки, които той си е водил приживе в специални тефтери-дневници. От тях внукът успява да извлече интересна информация за живота, възгледите и творчеството на своя дядо, споменът за когото оживява с присъщите за мемоарите емоционалност и известна доза субективност. Като цяло източниците опосредствено ни разкриват една интересна личност, която едва ли някога ще може да се опише задоволително и в детайли, тъй като паметта за нея отдавна се губи в дебрите на неумолимия поток на времето. И за да не бъде съвсем погубен споменът за новозагорския майстор-изобретател в следващите редове по-долу припомяне част от важните моменти, свързани с неговия живот и дело.

Създателят на първия у нас велосипед е роден през 1863 г. в гр. Нова Загора. Произхожда от занаятчийско семейство. За детските и юношеските му години не се знае нищо конкретно освен това, че като малък преживява ужасите на турско робство. По време на Руско-турската освободителна война (1877-1878 г.) турци башибозуци убиват майка му, а него го залавят черкези и отвеждат в градовете Одрин, Ипсала и Цариград. Както свидетелстват източниците, след премеждията си из турско той успява да избяга оттам и да се завърне отново в родния си град – Нова Загора. Впоследствие създава семейство, но съдбата го изправя пред поредното тежко изпитание – жена му умира и той остава вдовец с четири деца.

Житейските несгоди и страдания не оказват ни най-малка пречка за това той да продължи да живее с вяра и твори с упование. Именно творчеството е една от отличителните черти в личността и характера на майстора, качество което той унаследява от своя баща Стоян. Последният успява да предаде на своя син тънкостите на дърводелския и коларския занаяти с вещина и усет към детайла, което най-ясно проследява при направата на велосипеда.

Как му е хрумнало да пристъпи към изработването на велосипед? Самостоятелна ли е тази идея или е заимствана отнякъде? Това са постоянните въпроси, задавани от край време от изследователите и феновете на първия български велосипед. В Западна Европа велосипедът отдавна е познат като изобретение, но за току-що освободената от петковното турско робство България той е нещо съвсем ново и непонятно като идея и реализация. Ето защо, погледнат от дистанцията на времето майстор Гено изпъква като истински визионер на своята епоха, защото сам по себе си велосипедът представлява една нестандартна за съзнанието на масовия българин от онези години приумица, която в същото време е повлияна от познатите вече на Запад тенденции, свързани с европейския велосипедизъм.

На малцина може би е известно, че годината на създаването на първия български велосипед – 1880 г. съвпада с годината на създаването на най-стария колездачен съюз в света – английският. Този на пръв поглед прост факт показва, че новозагорският майстор-колари е не просто вещ занаятчия, а преди всичко изобретател и човек с ясна визия и размах по отношение на това което прави. Делото му надхвърля рамките на регионалното и се вписва успешно в глобалните за епохата процеси и тенденции на развитие, свързани с българското и общоевропейското колездачни движения от края на XIX век.

Именно тук е и ключът към разгадаването на мистерията, довела до появата на първия български велосипед. Безспорен е фактът, че европейските вело-тенденции от края на XIX век достигат нашата родина, но въпросът е как биват уловени и възприети и как те намират своята благодатна почва за развитие на локално ниво? Големите заслуги на майстор Гено са именно в това, че той не остава равнодушен на тях, а тъкмо обратното – той ги усвоява и ги пренася на местна почва, като ги интерпретира по своеобразен начин с характерните за коларския занаят похвати.

Въпросът който остава да битува е откъде младият тогава едва деветнадесетгодишен майстор успява да почерпи опит при създаването на своя велосипед, подобен на европейските без да е посещавал Западна Европа?





По този въпрос съществуват различни мнения и предположения, като едно от тях е че младият майстор научава за европейските велосипеди от своя съсед Рустем, който тогава е студент по медицина в Лондон. Рустем разказва на Гено за тамошните велосипеди, движещи се по улиците и площадите на британската столица. Захласнат от чутото, в него постепенно се разгаря желанието и той да направи „дървен кон на колела“ . Разказът обаче едва ли е достатъчно точен източник на информация, който би могъл да послужи като основа за направата на такава сложна техническа конструкция, каквато именно е тази на велосипеда. Нужен е по-скоро нагледен модел, въз основа на който да бъде изработен домашният прототип. Ето защо, други автори смятат, че майсторът е имал възможността да добие на живо представа за техническото устройство на велосипеда. В подкрепа на тези твърдения стоят две конкретни сведения, почерпени от синовете му Стоян и Антон Генови. Първият твърди, че Гено Арабаджията е виждал на живо западноевропейски велосипеди, карани от италиански колоездачи по време на тяхно гостуване в България . Събитието според него било отразено в някаква си вестникарска снимка, с която баща му впоследствие успял да се сдобие и така да запази задълго време спомена за видяното и преживяното от срещата си с чуждестранните велосипедисти.



Според другия син – Антон Генов идеята за велосипеда е взета единствено и само от въпросната снимка или от подобна на нея рисунка.

Мненията в никакъв случай не си противоречат едно с друго, а напротив те взаимно се допълват, като дават ясна представа за това, че новозагорският майстор е бил наясно със съвременните за епохата принципи на велосипедостроителството. Имал е предварителна представа за тънкостите на този „занаят“, макар и от позицията на индиректен наблюдател.

Направен по аналог на европейските велосипеди, но с вещината и уменията на родния майстор – занаятчия, той представлява изключително ценно и оригинално изобретение. В техническо отношение родният прототип представлява изработка, направена от основните за коларо-железарския занаят материали: ковано желязо и дърво. От желязо са изработени рамата, кормилото, вилките, шините, осите на педалите и конструкцията на седалката, облечена с волска кожа. От дърво пък са направени колелата и спиците им, ръкохватките на кормилото и педалите. Майстор Гено изработва специална дървена летва, служеща за спирачка на велосипеда. Впоследствие майсторът го усъвършенства, като му поставя лагерни втулки на осите. Това става през 1880 г. Предстои изобретението да бъде пуснато в движение и тествано на дълги разстояния.

Дългоочакваният момент идва през 1882 г., когато Арабаджията се появява за пръв път с него на ежегодния сбор в новозагорското село – Езеро. Появата му на велосипед предизвиква у мнозина бум от смесени емоции, едни цъкат с почуда, други се смеят, трети се кръстят. Никой досега не е виждал возило на две колела! След като дебютира в с. Езеро, майстор Гено решава през следващите дни и месеци да изпита своята машина по прашните пътища към град Сливен и селата: Черково и Твърдица. В Сливен велосипедът е посрещнат с викове „ура“ от състава на 11 пехотен полк, а командирът на частта полк. Гинчев го сравнява с най-новата сензация на техниката – дирижаблите. Според Евгений Генов през есента на 1882 г. дядо му Гено успява да пропътува с велосипеда забележителните 166 км. С този маршрут на практика са положени основите на колоездачния спорт в България!

Новозагорският майстор-колар умира през 1947 г. на 84-годишна възраст. Споменът за него остава жив благодарение на съхранения до днес велосипед, известен със закачливото име „Паяк“. От 1961 г. насам Паякът се съхранява в новозагорския исторически музей. Той е един от най-атрактивните експонати в музея, непрестанно привличащ вниманието и предизвикващ възхищението на посетителите, особено на най-малките от тях.

