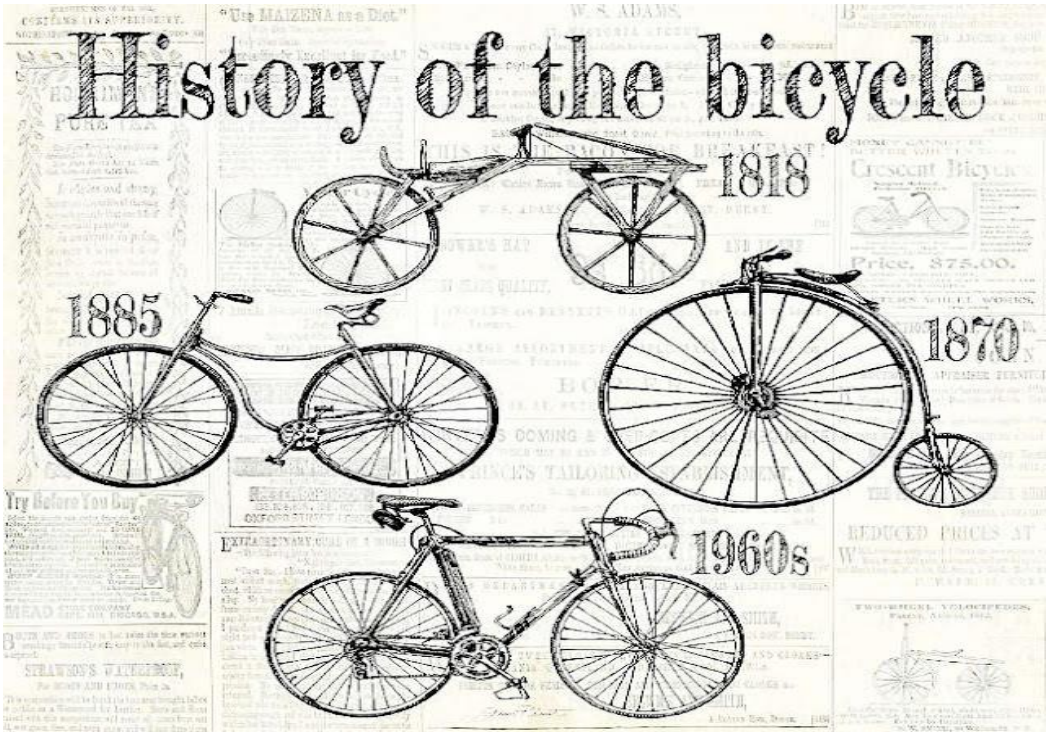
Lịch Sử Xe Đạp

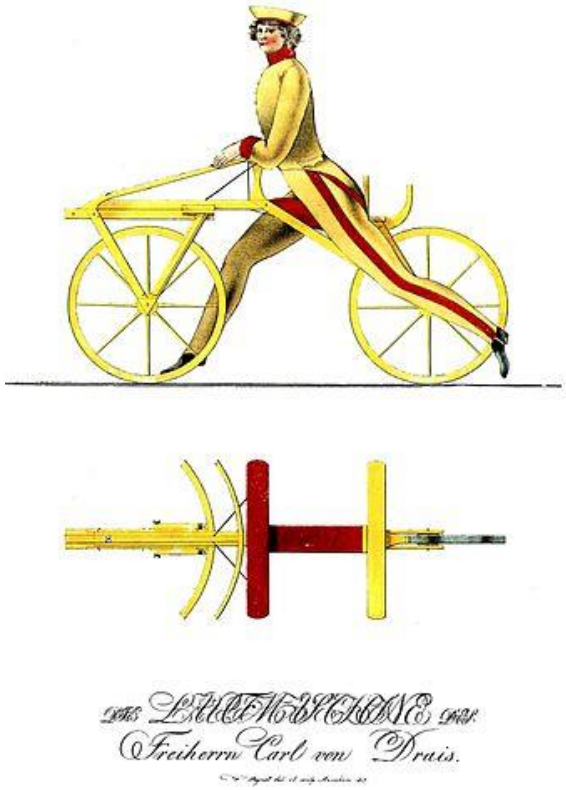


Phạm Văn Tuấn
(Đặc San Lâm Viên)

1/ Nguồn Gốc Xe Đạp.

Rất nhiều phát minh lớn lao có giá trị đáng kể đối với nhân loại đã bắt nguồn từ những món đồ chơi. Trong trường hợp xe đạp, nó bắt đầu từ con ngựa gỗ. Vào cuối thế kỷ 18, trẻ em tại thành phố Paris đều biết tới ông De Sivrac. Ông này đã làm một con ngựa gỗ có hai bánh gọi tên là "velocifère". Có khi đầu con ngựa được thay thế bằng đầu một con sư tử hung dữ. Người lái xe này chỉ việc cưỡi lên lưng con ngựa gỗ rồi đầu tiên, đạp đất bằng một chân, tiếp theo bằng chân kia và giữ thăng bằng để xe chạy một quãng xa.

Từ khi có xe velocifère, các người đưa thư đã chạy thử loại xe này trong công tác hàng ngày, nhưng lúc đầu, nhiều người còn ngượng ngùng. Theo ngày tháng trôi qua, món đồ chơi xe ngựa gỗ đó trở nên quen thuộc đối với người dân Pháp rồi ngay cả tại thành phố London, những nhà thể thao trẻ tuổi cũng ưa thích lái loại xe hai bánh đó.



Xe đạp Draisine, 1817

Tới khi nhiều người lớn bắt đầu dùng loại xe velocifère thì đầu con ngựa hay đầu sư tử được bỏ đi. Các nhà phát minh người Pháp đã làm ra các kiểu mẫu mới, thêm vào đó yên xe và càng trước quay được (pivoted front fork) khiến cho người xử dụng xe bẻ lái dễ dàng hơn. Tuy nhiên, chính Nam Tước Von Drais, một nhà phát minh người Đức, đã biến đổi chiếc velocifère thành một thứ xe có hình dáng giống xe đạp ngày nay, chiếc xe vì thế được gọi là "draisine" và đã được trưng bày tại Paris vào năm 1818.

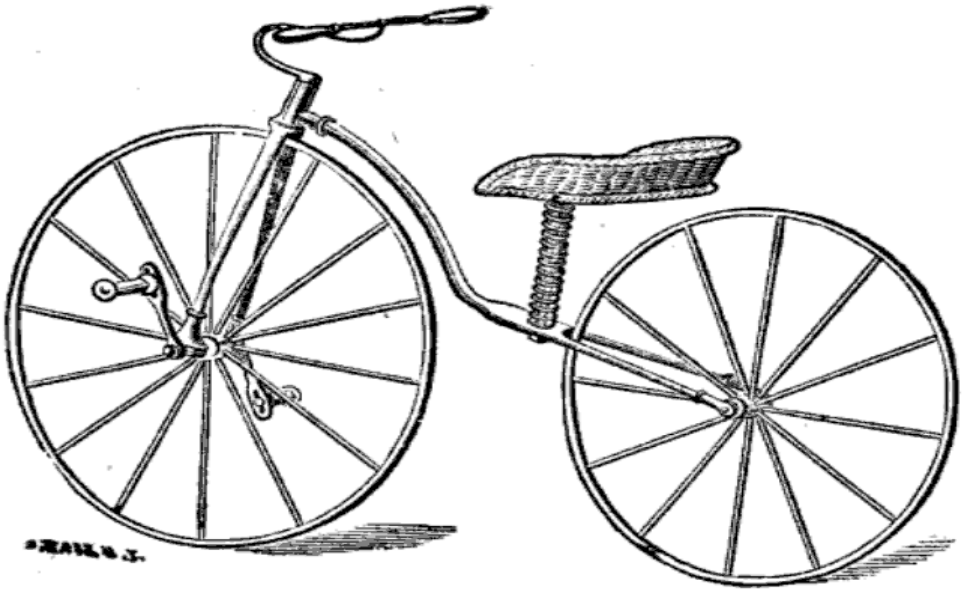
Càng trước của xe được kéo dài cao hơn thân xe, tới đoạn gỗ ngang dùng làm tay lái. Thân xe được chế tạo bằng gỗ và sắt, và được uốn cong để thích hợp với chiếc yên xe nhồi bông. Giữa tay lái và yên, có một đệm tỳ tay. Xe "draisine" chẳng bao lâu được người dân Paris ưa chuộng. Mặc dù có rất nhiều loại và có cả loại cho đàn bà, người dùng thứ xe này vẫn phải đạp chân xuống đất để đẩy cho xe chạy.

Một cải tiến khác về xe đạp draisine tiện lợi hơn được bác thợ rèn người Anh tên là Macmilan phát minh ra. Macmilan thêm vào hai thanh sắt nối với bánh sau. Trong khoảng các năm từ 1840 tới 1850, Macmilan đã sản xuất nhiều loại xe đạp đó. Khung xe thời bấy giờ làm bằng gỗ uốn cong, cao lên về phía trước và thấp xuống về phía sau. Xe lại có yên gắn trên các lò xo, một cái dè chắn bùn

ở bánh sau và có cả thắng nữa. Trong kiểu xe này, bánh trước nhỏ hơn bánh sau. Trong cuộc chạy thử 40 dặm, Macmilan đã kết thúc cuộc biểu diễn bằng việc chạy quá tốc độ, khiến cho anh ta cán phải một em bé đứng trong đám khán giả. Anh ta bị phạt vạ 5 bảng vì lái xe bạt mạng.

Cũng trong khoảng thời gian này, Ernest Michaux, con của một người làm xe ngựa tại nước Pháp, rất quan tâm tới xe đạp. Vào năm 1860 tại nước Pháp, đã có rất nhiều xe draisine và chàng Michaux 19 tuổi, thường dùng thứ xe này làm một môn thể thao khi không bận giúp việc cha. Vốn bản tính lười biếng, Michaux ưa thích xuống dốc hơn là leo dốc, vì vậy chàng ta cân nhắc về các cách làm cho việc dùng xe bớt mệt nhọc và thích thú.

Vào một buổi chiều kia, Michaux trở về nhà, mệt phờ. Chàng ta nói với cha: *"Thưa cha, con có thể giữ cho xe thăng bằng được, nhưng co chân lên lơ lửng thì cũng mệt nhọc như là đạp chân xuống đất để đẩy cho xe đi vậy"*. Nghe con nói, người cha đã trả lời: *"Được rồi, thế sao không lắp thêm hai cái tựa tại hai bên càng trước (front fork), như vậy mỗi khi đi xe, con có thể giữ thăng bằng trên xe và lại có chỗ để chân"*. Rồi sau một lúc suy nghĩ, ông Michaux lại bảo con: *"Nhưng lại có cách này hay hơn, ta nên lắp một trục quay tại bánh trước và con có thể đạp cho bánh trước quay giống như thể ta quay trục của hòn đá mài dao vậy"*.



Xe đạp kiểu mới dành cho phụ nữ

Từ đó, xưởng đóng xe ngựa của ông Michaux trở thành nơi chế tạo một loại xe đạp kiểu mới. Chẳng bao lâu, một công ty được ông ta thành lập để chuyên sản

xuất xe đạp. Thời bấy giờ, trục quay và bàn đạp được gắn liền vào bánh trước và bánh xe này lớn hơn bánh sau. Khung xe thời đó thường bằng gỗ và rất nhẹ và xe có một thắng tay gắn trên tay lái.

Năm 1866, một người thợ làm trong xưởng của ông Michaux tên là Lallemont qua Hoa Kỳ, anh ta đã thử chế tạo loại xe đạp Michaux, lập ra cơ xưởng sản xuất tại Connecticut và lấy bằng phát minh Hoa Kỳ, nhưng chiếc xe mới này không được phổ thông hóa và công việc làm ăn của Lallemont bị thất bại.

Trong các năm 1870 và 1880, chiếc xe đạp còn rất nặng nề, với trọng lượng từ 75 pounds tới 100 pounds. Bánh xe trước chiếm phần lớn tỉ lệ và người lái xe ngồi vắt vẻo trên cao một cách rất nguy hiểm. Mặc dù nhiều tai nạn đã xảy ra khi dùng loại xe chế tạo vụng về này, việc xử dụng xe đạp vẫn ngày một gia tăng tại châu Âu cũng như tại châu Mỹ.

Vào năm 1870, đã có một cuộc đua xe đạp tại thành phố New York. Tại nước Pháp, chặng đua xe đạp quốc tế Paris - Rouen dài 83 dặm đã trở nên một tục lệ. Trong cuộc đua này, ban giám khảo cấm đổi xe, cấm dùng chó kéo xe và cấm cả cách dùng buồm! Người dự cuộc đua được 24 giờ để đi hết cuộc hành trình. Cuộc đua bắt đầu từ 7 giờ 15 sáng và người thắng cuộc đầu tiên tới mức đến lúc 6 giờ 10 chiều. Các tai nạn thường là chết ngất vì kiệt sức!

Thêm vào các cuộc đua xe đạp, các hiệu buôn bán xe cũng dần dần xuất hiện và tin tức về xe đạp trở nên một tin quốc tế quan trọng. Các xưởng chế tạo xe đạp mọc lên tại khắp châu Âu và châu Mỹ. Xe đạp đã trở thành một phương tiện vận chuyển. Rồi các thay đổi cuối cùng của xe đạp được thực hiện.

Kiểu xe đạp năm 1885

Vào năm 1877, bàn đạp và trục quay gắn liền vào bánh trước đã được Rousseau, một người thợ máy tại Marseille, thay thế bằng bánh xe có răng và xích xe, giống như thứ thường thấy tại các xe đạp ngày nay. Khung xe bằng sắt vừa khỏe hơn, vừa nhẹ hơn thay thế cho thân xe bằng sắt và gỗ, cả hai bánh xe được thu lại gần nhau, loại thắng bàn đạp làm cho việc lái xe an toàn hơn, lốp xe khiến cho việc ngồi lái trở thành êm ái. Sự cải cách từ các bánh xe to lớn và không bằng nhau thành các bánh xe nhỏ hơn và bằng nhau đã giúp cho việc loại bỏ được trục quay và hai bàn đạp đạp thẳng vào bánh xe trước.

Sau khi rất nhiều cải tiến đã được thực hiện tại nước Pháp thì nước Anh mới bắt đầu góp phần vào công việc chế tạo xe đạp. Nhiều loại xe 3 bánh và 4 bánh được thực hiện nhưng đều bị báo chí Anh chỉ trích là *"những mối đe dọa mới trên đường phố"*. Dù sao, kỹ nghệ xe đạp cũng bắt rễ tại Coventry. Tại nơi này, James Stanley đã thêm vào ý kiến lắp nan hoa (spoke) bằng thép vào năm 1874. Hai mươi năm sau, con của Stanley dùng các ống thép để chế tạo khung xe. Cả hai phát minh này đã làm cho xe đạp nhẹ hơn và khỏe hơn. Sự nhẹ nhàng của xe đạp còn nhờ vào Tauffault do cách xử dụng càng trước rỗng lòng.

Chiếc xe đạp của đầu thế kỷ thứ 20

Liên quan tới chiếc xe đạp, ruột bơm hơi có lẽ là phát minh lớn lao nhất. Loại ruột này được Thompson lấy bằng phát minh tại nước Anh vào năm 1845 nhưng tới năm 1889, Dunlop mang áp dụng ruột bơm hơi vào việc chế tạo xe đạp và chỉ 3 năm sau, phát minh này được dùng tại khắp nơi. Thắng tay chẳng bao lâu cũng nhường chỗ cho thắng bàn đạp đằng sau (back pedal brake) là thứ cho phép giảm bớt tốc độ do người lái chạy xe càng ngày càng nhanh.

2/ Xe Đạp Tại Hoa Kỳ.

Xe đạp được người dân Hoa Kỳ dùng muộn hơn so với nhiều nơi khác. Kỹ nghệ xe đạp tại Hoa Kỳ chỉ được phát triển vào năm 1886 với loại *"xe đạp an toàn"* của Đại Tá Pope tại Hartford, Connecticut. Trong 10 năm tiếp theo, xưởng chế tạo xe đạp của ông Pope đã cải tiến xe đạp khiến cho trọng lượng của xe giảm từ 100 pounds xuống còn 25 pounds và giá mua từ 150 mỹ kim xuống 50 mỹ kim. Cũng trong khoảng các năm này, số xe đạp tại Hoa Kỳ tăng từ vài trăm xe lên tới 4 triệu xe với hàng trăm xưởng chế tạo toàn thể chiếc xe cũng như vài thành phần của xe đạp.

Sự đòi hỏi về xe đạp bắt buộc các nhà sản xuất phải cải tiến phương pháp làm việc chân tay cổ truyền bằng cách dùng tới máy móc. Lối sản xuất hàng loạt được khai triển, các cơ xưởng trở nên chuyên môn về một vài bộ phận và các bộ phận này có thể thay đổi được. Phương pháp làm việc dây chuyền đã trở nên rất quan trọng sau này trong việc chế tạo xe tự động. Cũng nhờ các kinh nghiệm về xe đạp mà các nhà sản xuất Hoa Kỳ có thể chế tạo được xe hơi rẻ tiền hơn với nhịp độ nhanh chóng hơn.

Sự tinh xảo do kỹ nghệ xe đạp mang lại đã có giá trị rất lớn lao cho sự tiến bộ của ngành xe hơi. Vài xưởng chế tạo xe đạp được đổi thành nơi sản xuất xe hơi, chẳng hạn như hãng Stanley và vài nhà tiên phong về xe hơi trước kia đã từng là những chuyên viên sửa chữa xe đạp, chẳng hạn như anh em Durya.

Xe đạp "vận tải"

Các xe đạp tân tiến ngày nay có các đường nét đẹp đẽ hơn, lại được tô điểm bằng nhiều đồ phụ tùng và trong các năm gần đây, ít có thêm các cải tiến căn bản khác. Hiện nay, xe đạp được bình dân hóa và ngay cả vào thời chiến, xe đạp còn là một phương tiện vận chuyển có giá trị, nhất là tại các địa thế hiểm trở mà loại xe hơi rộng hơn và lớn hơn không chạy được.

Phạm Văn Tuấn

(Đặc San Lâm Viên)

Tài liệu tham khảo: Wikipedia.org., Britannica Encyclopedia. Egon Largen, A History of Invention, Phoenix House, London, 1962.

Nguồn: http://www.dslamvien.com/2021/09/lich-su-xe-dap.html

Kính mời đọc thêm những bài khác của tác giả tại:
http://www.vietnamvanhien.org/PhamVanTuan.html

www.vietnamvanhien.net

VIỆT NAM VĂN HIẾN
An Lạc & Tự Chủ
www.vietnamvanhien.info
TỦ SÁCH VĂN HIẾN VỚI HƠN 7900 TÁC PHẨM