

Автомобиль «Пежо-Серполле» на Всемирной выставке 1889 г.: источниковедческое исследование (по материалам печатных изданий конца XIX в.)

Шиска Василий Григорьевич

Институт истории естествознания и техники
им. С.И. Вавилова РАН, Москва, Россия

Пожидаева Светлана Александровна

Южно-Российский государственный политехнический
университет (НПИ) имени М.И. Платова, Новочеркасск, Россия

Рыков Сергей Владимирович

Политехнический музей, Москва, Россия

В сотнях книг, журнальных статей и интернет-сайтов на разных языках утверждается, что на Всемирной выставке 1889 г. в Париже на стенде компании «Братья Пежо» был представлен автомобиль «Пежо-Серполле Тип 1». В статье, используя печатные источники конца XIX в., мы опровергаем это утверждение. Изучается вопрос, какой именно из двух разных паровых трициклов, упомянутых в разных источниках, присутствовал на выставке и где он был изготовлен.

Ключевые слова: Пежо, Серполле, «Пежо-Серполле Тип 1», история автомобиля, паровой трицикл, Всемирная выставка 1889 г.

Цитирование: Шиска В.Г., Пожидаева С.А., Рыков С.В. Автомобиль «Пежо-Серполле» на Всемирной выставке 1889 г.: источниковедческое исследование (по материалам печатных изданий конца XIX в.) // Журнал Российского национального комитета по истории и философии науки и техники. 2026. Т. 4, вып. 1. С. 163–174

A study of the Peugeot-Serpollet automobile displayed at the 1889 World's Fair (Exposition Universelle), based on the late 19th century publications

Vasily G. Shishka

S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology,
the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

Svetlana A. Pozhidaeva

Platov South-Russian State Polytechnical University, Novocherkassk, Russia

Sergey V. Rykov

Polytechnic Museum, Moscow, Russia

It is stated in many languages in hundreds of books, magazine articles, and websites that the Peugeot Brothers (Peugeot Frères) exhibited a Peugeot-Serpellet Type 1 at the 1889 World's Fair in Paris. Based on printed sources from the late 19th century, we refute this information. We examine which of the two different steam tricycles cited in different sources was displayed at the Fair and where it was manufactured.

Keywords: Peugeot, Serpellet, Peugeot-Serpellet Type 1, history of automobile, steam tricycle, 1889 World's Fair

К числу современных автомобильных марок относятся единицы, чья родословная восходит к концу XIX в. Среди них, как правило, упоминается и компания «Пежо», которая в корпоративной традиции и в историографических работах датирует создание своего первого автомобиля «Пежо-Серполле Тип 1» 1889 годом. Компания очень гордится, что является старейшим производителем: номер три после Даймлера и Бенца. Библиография предприятия отличается заметной насыщенностью, только во Франции не менее 30 книг посвящено истории компании «Пежо». Во всех этих изданиях рассказывается, что на проходившей в Париже в 1889 г. Всемирной выставке, на стенде фирмы «Братья Пежо» (Peugeot Frères) демонстрировался автомобиль «Пежо-Серполле Тип 1» с паровым генератором системы Серполле (Serpellet). Эта информация растиражирована в сотнях книг, журнальных статей и Интернете на разных языках. Чтобы не перегружать список литературы, приведем только наиболее известные книги: «Производство “Пежо”» (La production Peugeot) (1: 3), «Так родился автомобиль» Жака Икса (2: 161–162), «“Пежо”: автомобильное приключение» Доминика Паньо (3: 8), «“Пежо”: под знаком льва» Пьера Дюмона (4: 14–15), «Все автомобили “Пежо” 1890–1990» Вольфганга Шмарбека (5: 8, 27–28). И только один историк, Рене Беллю, не упоминает о стенде фирмы «Пежо» (6: 10–11).

Также интересно, что эти авторы в качестве «Пежо-Серполле Тип 1» приводят фотографии двух разных автомобилей. В «Производстве “Пежо”» (1: 3), у Икса (2: 161–162), Паньо (3: 8) и Беллю (6: 10–11) представлено фото «малого» трицикла (рис. 1), у Дюмона (4: 14–15) – «большого» трицикла (рис. 2), а у Шмарбека оба: «малый» трицикл назван прототипом, а «большой» – «трицикл “Пежо-Серполле Тип 1”» (5: 8, 27–28). И только Беллю объясняет, что правильное изображение – это «малый» трицикл, а появление фотографии «большого» трицикла в качестве «Пежо-Серполле Тип 1» вызвано давностью лет и путаницей в архивах «Пежо» (6: 10–11).

Автомобиль, который мы условно называем «малый» трицикл, имел 2–3 места, колесную базу 1,3 м. Мотор мощностью 2 лошадиные силы был установлен под полом. Первое известное изображение появилось в прессе 12 февраля 1890 г.¹, когда завершился пробег Серполле и его друга Эрнеста Аршдикона из Парижа в Лион. Он сохранился до наших дней и экспонируется в парижском Музее искусств и ремесел. На автомобиле имеется только одна надпись: «Générateur Serpellet».

¹ Voiture a vapeur (Système Serpellet) // Revue universelle des inventions nouvelles. 1890. № 2. P. 88.



Рис. 1. «Малый» трицикл Серполле. 1889 г.

Источник: Музей искусств и ремесел, Париж. Фото Шишка В.Г.

«Большой» трицикл имел 5–7 мест, колесную базу 2,7 м. Мотор в 4 лошадиные силы размещался под передним сиденьем. Первое известное изображение появилось в прессе 3 января 1891 г.² Было изготовлено несколько экземпляров, один из них находится в Немецком музее в г. Мюнхен.

Все изображения «малого» трицикла представляют собой фото или гравюры с пробега Серполле Париж – Лион или фотографии автомобиля из музея. «Большой» трицикл представлен двумя гравюрами. Одна показывает автомобиль на улице Ваграм в Париже, другая возле какого-то здания (рис. 2). Ни в одной книге нет изображения автомобиля на стенде «Пежо» или просто на выставке.

Также разнятся версии об изготовителе «Пежо-Серполле Тип 1». Одни авторы («Производство «Пежо»», Паньо) утверждают, что автомобили были изготовлены в лионских мастерских фирмы «Предприятия Орм и Ля Бюир» (Établissements de l'Orme et de la Buire) по чертежам «Пежо», Шарбек (5: 27) – что на заводе «Пежо» в Валентинье. Остальные вообще не уточняют этот вопрос.

Необходимо отметить, что более 90% книг по автомобильной истории не содержат ссылок на источники информации. Все вышеперечисленные издания, к сожалению, относятся к ним. Но есть две научные работы, посвященные первым годам развития автомобилестроения во Франции, книги Чарльза Бишоп (7) и Джеймса Лакса (8).

² Tissandier G. Voiture a vapeur de M. Serpollet // La Nature. 1891. № 918. P. 65–66.



Рис. 2. «Большой» трицикл Серполле. За рулем Леон Серполле.

Источник: Фото из коллекции Бернара Брюле

Бишоп, ссылаясь на книгу Бодри де Сонье «L'Automobile theorique et pratique»³, пишет, что «несколько автомобилей было изготовлено на заводе Валентинье», принадлежащем «Пежо» (7: 148). Мы убедились в точности его цитаты⁴. Лакс, ссылаясь на книгу Икса, упомянутую выше, пишет, что инженеры «Пежо» усилили раму и использовали парогенераторы и паровые машины, изготовленные на заводе Ля Бюир в Лионе (8: 14). Мы изучили цитируемый фрагмент книги Икса (2: 161–162), однако в нем говорится только о сотрудничестве с Луи Ригуло, инженером «Пежо», и не уточняется, в чем оно заключалось и где был изготовлен автомобиль.

Существуют две книги по истории автомобилей Серполле. Автор первой (9), Пьер Дюбарри де Лассаль, рассказывает о патентах Серполле и не дает ответа на наши вопросы. Автор второй (10), Ги Дюренматт использовал уникальный источник информации, письма Леона Серполле его брату Анри, и дополнил их данными из книг и журналов того времени.

Приведем краткую историческую справку по этой книге (10: 61–109). Братья Серполле пытались в 1878 г. усовершенствовать паровой котел. Старший брат Анри придумал принцип мгновенного испарения воды между двух раскаленных пластин с минимальным зазором. Несколько лет они

³ Русский перевод книги вышел в 1913 г. под названием «Подробный курс устройства автомобиля».

⁴ Baudry de Saunier L. L'Automobile theorique et pratique. Neuilly-Levallois, 1900. Tome 2. P. 260–261.

совершенствовали конструкцию вместе, затем младший брат Леон продолжил один и в 1887 г. получил работоспособную конструкцию, котел со спиральной сплющенной трубкой. (Также в описаниях используется термин «генератор (парогенератор) Серполле».) В том же году Леон зарегистрировал фирму Serpollet et Cie. Летом 1888 г. Леон Серполле провел испытания своего трехколесного велосипеда с паровым мотором в присутствии членов Общества гражданских инженеров в Париже. О котле и паровом трицикле появляются публикации в технических и научно-популярных изданиях мира. Директор заводов Орм и Ля Бюир в Лионе Огюстен Сеген подписывает в 1888 г. договор на производство парогенератора и трицикла Серполле (точная дата и источник в книге не приводится).

В то же время Арман Пежо пишет Леону Серполле, спрашивая, исправно ли работает его паровой трицикл и может ли какая-нибудь дама сесть на него, не рискуя «своим платьем или своей жизнью». В ответ Серполле просит Пежо построить для него трехколесные шасси, на которых он сможет установить свой генератор и паровой двигатель. Сделка была заключена, но после выпуска нескольких автомобилей в 1889 г., столкнувшись со сложностью конструкции и управления автомобилем, Арман Пежо, которого уже привлекли качества бензинового двигателя, прекращает это соглашение (10: 108–109). К сожалению, в книге Дюренматта точных дат и источников информации о взаимодействии с Пежо не указано.

По поводу Всемирной выставки он цитирует Леона Серполле, написавшего в июле 1889 г. брату Анри: «Поскольку устройства, представленные в классах 52 и 61 в машинном зале, не могли быть запущены, мы собрали часть экспонатов в нашем специальном павильоне» (10: 115). Перечисляются парогенераторы с динамо-машиной и с насосом, подробно описывается парогенератор и управление интересующего нас парового трицикла. Также Дюренматт цитирует Анри де Парвиля (10: 111), который в своей книге упоминает «специальный павильон Серполле» на выставке⁵. Это утверждение кажется очень странным, так как известно, что отдельные павильоны на всемирных выставках имели только страны. Различные экспонаты были разделены на тематические классы и выставлялись на стендах внутри больших павильонов. А тут молодой конструктор-предприниматель, только год назад заявивший о себе, уже имеет отдельный павильон. Тогда богатая и известная фирма «Пежо» тоже должна была иметь свой павильон?

Далее Дюренматт пишет: «В конце 1889 года на заводах “Пежо” в Оденкуре под руководством г-на Ригуло был построен третий автомобиль» (10: 118), но не указывает источник этой информации. И это не письмо Серполле, так как в книге они выделены специальным форматированием.

Авторы данной статьи в 2019 г. обратились в музей «Пежо» с просьбой уточнить, какой именно трицикл, «большой» или «малый», демонстрировался на стенде «Пежо» на Всемирной выставке 1889 г. и где он был изго-

⁵ De Parville H. L'Exposition universelle. Paris: J. Rothschild, 1890. P. 106.

товлен. Музей сообщил, что письмо получено и поставлено в очередь для ответа, но ответа мы так и не получили.

Анна О'Нил-Хенри, специалист по XIX веку, пыталась разобраться с этими противоречиями (11: 501–515). Она указывала, что музей «Пежо» не имеет в архивах никаких доказательств демонстрации «Пежо-Серполле Тип 1» на выставке 1889 г. К столетию появления первого автомобиля «Пежо» проводилось внутреннее расследование. Первое известное упоминание об этом обнаружено в каталоге «Пежо» 1907 г. Историки «Пежо» изучили каталог Всемирной выставки 1889 г. и не нашли там информации о «Пежо-Серполле Тип 1». Они предположили, что автомобиль был не готов к началу выставки, когда был напечатан каталог, а прибыл на выставку позже. Также в этой статье говорится о версии пребывания Серполле без Пежо на выставке со ссылкой на книгу Дюренматта. Необходимо отметить, что О'Нил-Хенри не делает попыток установить истину, используя источники конца XIX в.

Предпринятое авторами источниковедческое исследование на основе опубликованных источников XIX в. нацелено на решение следующих задач:

1. Выяснить, какая версия появления парового трицикла с генератором Серполле на Всемирной выставке 1889 г. является верной. Первая: это был автомобиль «Пежо-Серполле» на стенде «Пежо». Вторая: это был автомобиль Серполле на стенде Серполле или даже в отдельном павильоне Серполле.

2. Установить какой это был автомобиль, «малый» трицикл или «большой» трицикл.

3. Понять, где был изготовлен этот автомобиль.

Одному из авторов (В.Г. Шишка), удалось познакомиться в интернете со штатным историком «Пежо» и задать эти вопросы. Он пожелал остаться инкогнито, но прислал известную фотографию (рис. 2) «большого» трицикла с водяными знаками архива «Пежо» и уточнил, что это фото сделано у китайского павильона на Всемирной выставке 1889 г., что является доказательством присутствия именно этого автомобиля на выставке. В нашем распоряжении есть фотография (рис. 3) этого же автомобиля, с теми же пассажирами, но сделанная немного с другого ракурса. Хорошо виден китайский павильон с загнутыми концами крыш и статуями. Мы предположили, что павильон после выставки демонтировали и перенесли в другое место. Реальность оказалось еще интереснее. Это действительно китайский павильон, только с предыдущей Всемирной выставки 1878 г. Он был подарен городу Париж, перенесен на нынешнюю авеню Фош и простоял там до 1913 г. (12: 85). Таким образом, наличие на снимке этого здания не подтверждает его датировку.

По нашей просьбе французский исследователь Дидье Мажистер (Didier Magister) посетил лионский архив и изучил папку компании Серполле. К сожалению, архив содержит очень мало материалов и не дает ответа на наши вопросы.



Рис. 3. «Большой» трицикл Серполле возле китайского павильона.

Источник: Фото из коллекции Бернара Брюле

Мы проверили утверждения Дюренматта по опубликованным источникам конца XIX и начала XX в. Они подтверждаются патентами о регистрации фирмы Serpollet et Cie (полное название: Serpollet et Cie (moteurs à vapeur instantanée, système Serpollet) («Серполле и компания (паровые двигатели мгновенного действия, системы Серполле)»)⁶. Ее полное название после изменений в Уставе от 22 марта 1888 г. – Serpollet et Cie dite Société des générateurs à vaporization instantanée, système Serpollet frères («Серполле и компания, также именуемая Общество генераторов мгновенного испарения системы братьев Серполле»)⁷. Эдуар Опиталье в журнале *La Nature* в августе 1888 г. рассказывает об устройстве котла мгновенного испарения, а также об успешных испытаниях трехколесного парового велосипеда на улицах Парижа 25 июля 1888 г. в присутствии членов Общества гражданских инженеров⁸. Де Парвиль действительно пишет об отдельном павильоне Серполле и упоминает паровой трицикл, демонстрировавшийся там⁹. Известны десятки описаний выставки, но они не упоминают автомобили. Кроме этого, найдены упоминания об отдельном

⁶ Archives commerciales de la France. 1887. 7 Sept. № 72. P. 1138.

⁷ Archives commerciales de la France. 1888. 24 Mars. № 24. P. 370.

⁸ *Hospitalier E.* Generateur a production de vapeur instantanee de MM. Serpollet freres // *La Nature*. 1888. № 794. P. 177–179.

⁹ *De Parville H.* L'Exposition universelle. Paris: J. Rothschild, 1890. P. 106.

павильоне Серполле с указанием мощности парового трицикла (2 лошадиные силы) в российском описании выставки¹⁰, а также в американском журнале, цитату из которого приводим: «В 1889 г. я провел большую часть лета в Париже на Всемирной выставке, проводившейся там в том году, и был очень впечатлен, как и все, бескотловой паровой машиной г-на Серполле. В небольшом павильоне на берегу Сены г-н Серполле показал, как его маленькая машина... вырабатывает энергию и использует, как вы все знаете, его систему капиллярных трубок»¹¹.

В цифровой библиотеке Gallica доступны 20 планов Всемирной выставки 1889 г.¹². Но только на одном из них присутствует отдельный павильон на берегу Сены, правда, во второй линии¹³ рядом с павильонами класса 52. Фамилия написана Serpolet, но это, несомненно, наш Леон Серполле (рис. 4).

Вероятно, это здание появилось чуть позже печати многих карт, когда упали цены на аренду земли, или Серполле нашел спонсора для организации отдельного павильона. Электронная библиотека датирует план 1891 годом.

Изучим «Официальный каталог выставки». Группа VI «Инструменты и процессы механической промышленности. Электричество» включает Класс 52 «Машины и приборы общего машиностроения». К этому классу относились паровые котлы и машины, и в нем под номером 423 значится «Общество генераторов мгновенного испарения (системы Серполле). Париж, ул. Клуа, 27. Невзрывающиеся генераторы, моторы, паровые повозки (Дворец)»¹⁴. Очень интересна пятая строчка в описании: «Полная экспозиция Общества в его павильоне ниже Йенского моста, на берегу реки». То есть Серполле имел стенд в классе 52 с неработающими экспонатами и свой павильон с действующими машинами, как и писали Анри де Парвиль, Тиме, Берг и сам Серполле, процитированный Дюренматтом (10:115). Последняя строка указывает на паровые трициклы и паровые лодки. Интересно отметить, что все авторы, описывающие павильон Серполле, говорят только об одном трицикле.

Третье место на выставке, где демонстрировался паровой трицикл Серполле, – Класс 61 «Железнодорожное оборудование», № 135 – «Сер-

¹⁰ Тиме И. Новости механического отдела парижской всемирной выставки 1889 г. СПб.: Н.Л. Риккер, 1894. С. 162–163.

¹¹ The Automobile in France today by Hart O. Berg // Automobile Magazine. 1902. Vol. IV, № 1. P. 22.

¹² Ссылка: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525059478.r=Exposition%20universelle%20internationale%20de%201889%20Cartes?rk=214593;2>

¹³ Exposition universelle 1889. Ministere du commerce, de l'industrie et des colonies. Exposition universelle internationale de 1889. Plan(s) du Champ de Mars (du Trocadero, de l'Esplanade des Invalides, du quai d'Orsay). Paris: de Erhard. 1891. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074834t/f1.item.r=Plan%20d'exposition%20de%20l'Exposition%20universelle%20de%201889.zoom> (дата обращения: 11.02.2026).

¹⁴ Exposition universelle internationale de 1889 a Paris. Catalogue general officiel. Groupe VI. Tome 6. Classe 52. Lille: L. Danel. 1889. P. 29.

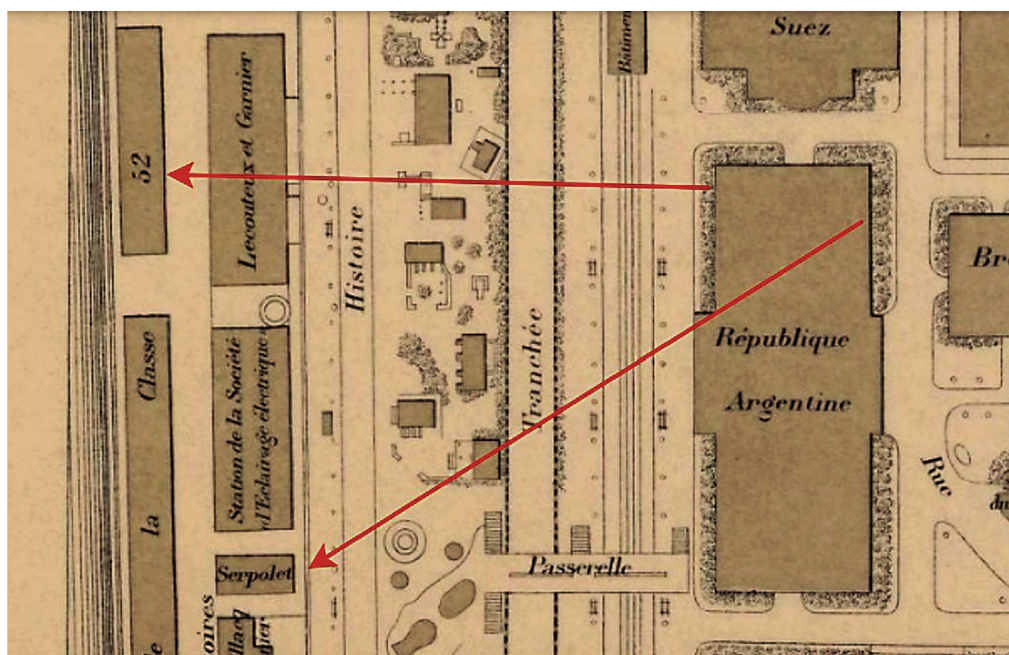


Рис. 4. Павильон Серполле возле павильонов класса 52 на Всемирной выставке 1889 г.
Источник: *Exposition universelle 1889. Plan(s)*.

полле и компания. Паровой трицикл»¹⁵. Здесь использовалось краткое наименование компании Serpollet et Cie.

Также в этом классе были представлены другие самодвижущиеся повозки. Например, № 75 – рутьер Фламери (Flamery)¹⁶. Знаменитый Милле (Millet), который позже будет участвовать в гонке Париж – Бордо 1895 г., под номером 112 демонстрировал паровые трицикл и велосипед¹⁷. Но в этом классе не упоминается «Пежо».

Компания «Пежо» была представлена на Всемирной выставке в Классе 60 «Кузова и повозки, шорно-седельные изделия и обивка». В этом классе также выставлялись велосипеды, которые и представляли братья Пежо на своем стенде¹⁸.

Кто и какие награды получил на этой выставке? По классу 60 братья Пежо получили серебряную медаль¹⁹ за велосипеды, а компания Серполле в классе 61 получила бронзовую медаль²⁰ за паровой трицикл.

¹⁵ Exposition universelle internationale de 1889 a Paris. Catalogue general officiel. Groupe VI. Tome 6. Classe 61. Lille: L. Danel. 1889. P. 11.

¹⁶ Ibid. P. 7.

¹⁷ Ibid. P. 9.

¹⁸ Exposition universelle internationale de 1889 a Paris. Catalogue general officiel. Groupe VI. Tome 6. Classe 60. Lille: L. Danel. 1889. P. 10.

¹⁹ Exposition universelle de 1889. Liste des recompenses distribuees aux exposants // Journal officiel de la Republique Francaise. 1889. № 264. 30.09.1889. P. 4790.

²⁰ Ibid. P. 4791.

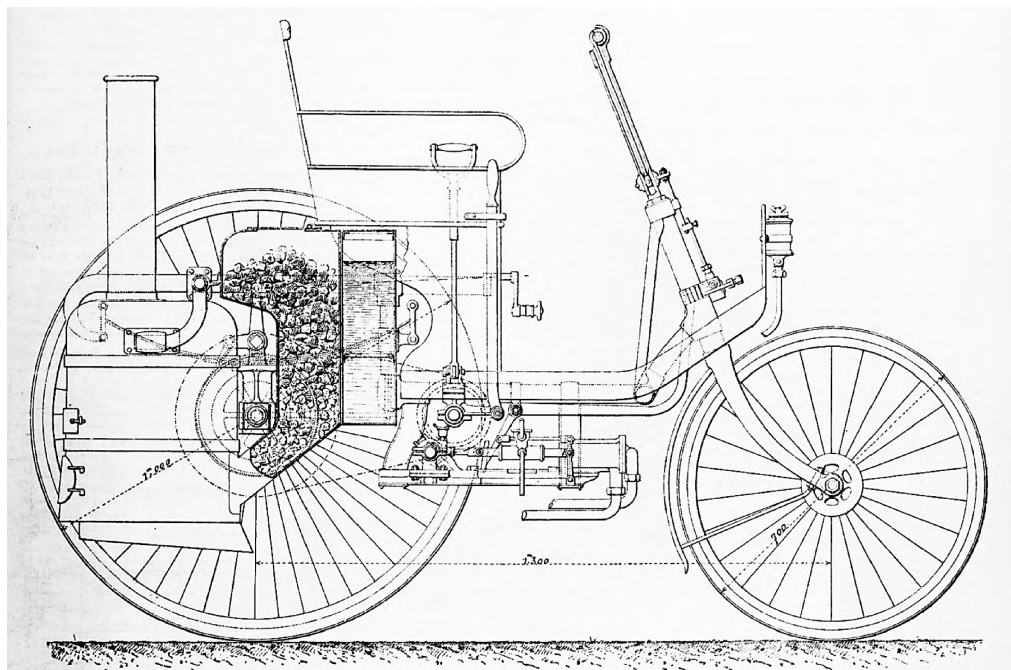


Рис. 5. Чертеж трицикла Серполле, представленного на Всемирной выставке 1889 г.
 Источник: *Revue industrielle*

О Всемирной выставке 1889 г. рассказывала вся мировая пресса. Было опубликовано множество технических отчетов на разных языках, многие упоминали парогенераторы Серполле и приводили их схемы. Но о паровом трицикле подробно рассказал только французский научно-популярный журнал *Revue industrielle*²¹ и привел его чертеж (рис. 5). В тексте говорилось об экспонатах Серполле в классах 52, 61, 65 (последний – паровая лодка) и в отдельном павильоне. Это еще одно подтверждение факта пребывания продукции Серполле на выставке, а не только внесения ее в каталог. На чертеже изображен двухместный трицикл с колесной базой 1,3 метра с мотором под полом, что позволяет однозначно идентифицировать его как «малый» трицикл. Англоязычный журнал перепечатал эту статью в сокращенном виде месяц спустя²².

В конце «Официального каталога Всемирной выставки» приведена реклама различных фирм, в том числе фирмы «Литейные заводы и кузницы Орм» (*Fonderies & Forges de L'Horme*)²³. Эта фирма продавала продукцию заводов Ля Бюир в Лионе. Мы можем увидеть, что производственные

²¹ Tricycle a generateur instantane de vapeur, systeme Serpollet // *Revue industrielle: revue mensuelle technique et economique*. 1889. № 45. P. 441–442.

²² The Serpollet «Instantaneous» boiler // *Industries*. 1889. Vol. VII. 13.12.1889. P. 560.

²³ Exposition universelle internationale de 1889 a Paris. Catalogue general officiel. Groupe VI. Tome 6. Lille: L. Danel. 1889. 610 p. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1265869m/f493.item.r=Catalogue%20general%20officiel%20de%20l'exposition%20universelle%20de%201889> (дата обращения: 11.02.2026).

FONDERIES & FORGES DE L'HORME

Compagnie Anonyme. Capital : 5,500,000 fr.

SIÈGE SOCIAL : 8, Rue Victor-Hugo, LYON.

CHANTIERS DE LA BUIRE-LYON.

Ateliers de constructions créés en 1816.

Matériel roulant de chemins de fer : **Voitures** à voyageurs, **Wagons** à marchandises, **Tramways**, etc.

Travaux métalliques : charpentes, ponts, etc.

Tonnellerie mécanique, **Charronnage**, **Menuiserie** en tous genres.

Constructions mécaniques, spécialités :

Métiers à tisser pour la soie et les tissus fins. (Système perfectionné Laeserson et Wilke).

Métiers à velours. (Système Charbin).

Métiers à filer la soie. (Système L. Camel).

Machines à teindre. (Système Corron).

Machines à gaz « Simplex » (Système Delamarre-Deboutteville et Malandin).

Gazogènes (Système Lencachez), pour l'alimentation des machines à gaz.

Construction exclusive et privilégiée des :

Générateurs à vaporisation instantanée, (Système Serpollet), et leurs applications.

Tricycles et voitures routières à vapeur, dites « Serpollette ».

Eclairage électrique, moteurs domestiques, etc.

USINES DE L'HORME

près Saint-Chamond (Loire).

1° FONDERIE.

Grosses pièces mécaniques jusqu'à 120 tonnes.

Pièces de petites et moyennes dimensions en tous genres.

2° FORGES.

Fers et Aciers laminés de toutes qualités, petits et moyens profils.

3° ATELIERS DE CONSTRUCTION.

Grands travaux de **Construction** mécanique en tous genres.

Toutes machines pour mines et usines métallurgiques.

Pompes élévatoires, machines d'épuisement, machines soufflantes, etc.

Marteaux-Pilons, trains de laminaires.

Construction privilégiée des :

Machines à vapeur, (Système Bonjour), différents types de toutes puissances.

Machines à gaz « Simplex » Système Delamarre-Deboutteville et Malandin.

Machines à agglomérés ovoïdes.

4° HAUTS-FOURNEAUX DU POUZIN (Ardèche).

Toutes les variétés de fonte pour affinage et moulage.

Fontes ordinaires et fontes extra-fines.

Récompenses obtenues aux principales Expositions :

15 MÉDAILLES OR et ARGENT.

Représentant à Paris : M. Mar. JOUFFRET, Ingénieur, 32, Place St-Georges.

Voir la Notice.

Рис. 6. Реклама фирмы «Литейные заводы и кузницы Орм» на Всемирной выставке 1889 г.
 Источник: Exposition universelle internationale de 1889 a Paris. Catalogue général officiel.

мощности и компетенции персонала позволяли производить гужевые по-
 возки, трамваи, ткацкие станки, газовые двигатели, газгеновые генерато-
 ры, электрическое освещение. Более того, из этой рекламы видно, что
 именно эта компания производила паровые генераторы Серполле, паро-
 вые трициклы и паровые рутеры «Серполетте» (рис. 6).

Никаких свидетельств изготовления парового трицикла Серполле на
 заводах «Пежо» не найдено. К тому же заводы «Пежо» не производили га-
 зовые и паровые моторы, паровые котлы и генераторы. Мы также не ви-
 дим участия фирмы «Братья Пежо» ни в классе 52, ни в классе 61 Всеми-
 рной выставки, т.е. производственные мощности и компетенции персонала
 «Пежо» не позволяли изготовить паровые генераторы Серполле и паро-
 вые моторы.

Если рассматривать версию, приведенную в книге Паньо (3: 8), что
 Пежо оплатил изготовление парового трицикла фирме «Литейные заводы
 и кузницы Орм», то возникает вопрос, почему не было стенда «Пежо» с
 паровым трициклом на Всемирной выставке? Эти факты ставят под со-
 мнение существование «Пежо-Серполле Тип 1».

Таким образом, на основе проведенного источниковедческого иссле-
 дования установлено:

1. Паровой трицикл демонстрировался фирмой Серполле на двух стен-
 дах и в отдельном павильоне Всемирной выставки 1889 г. Фирма «Братья
 Пежо» не показывала никаких паровых трициклов на своем стенде.

2. На выставке был представлен «малый» трицикл, а изображение «бо-
 льшого» трицикла в качестве экспоната 1889 г. является ошибкой.

3. Паровые трициклы Серполле, показанные на выставке, изготавливались на заводах Ля Бюир в Лионе.

Авторы выражают благодарность за помощь Бернару Брюле, Дидье Мажистеру, Александру Кульчицкому, Александру Дмитриеву.

The authors are grateful to Bernard Brulé, Didier Magister, Aleksandr Kul'chitskii, and Aleksandr Dmitriev.

References

1. *La production Peugeot 1889–1928*. Paris: Rotopresse; 1969. 108 p.
2. Ickx J. *Ainsi naquit l'automobile*. Paris: Lazarus; 1971. 245 p.
3. Pagneux D. *Peugeot: l'aventure automobile*. Boulogne-Billancourt: E.T.A.I.; 2006. 280 p.
4. Dumont P. *Peugeot: sous le signe du Lion*. Paris: EPA; 1976. 425 p.
5. Schmarbeck W. *Alle Peugeot Automobile 1890–1990*. Stutgard: Motorbuch; 1990. 304 p.
6. Bellu R. *Toutes les Peugeot*. Paris: Editions Jean-Pierre Delville; 1980. 315 p.
7. Bishop Ch. *La France et l'automobile*. Paris: M.-Th. Génin; 1971. 447 p.
8. Laux J. *In first gear: The French automobile industry to 1914*. Liverpool: University Press; 1976. 239 p.
9. Dubarry de Lassalle P. *Le clos Serpollet*. Paris: Editions du Palmier; 2003. 184 p.
10. Durenmatt G. *Les frères Serpollet: précurseurs de l'automobile*. Pont-Saint-Esprit: La Mirandole; 1997. 287 p.
11. O'Neil-Henry A. Energy Inefficient: Steam, Petrol and Automotives at the 1889 World's Fair. *Nineteenth-Century Contexts. An Interdisciplinary Journal*. 2014;36(5): 501–515. Available from: doi:10.1080/08905495.2014.975398.
12. Boissy C. *Parcs, squares et jardins parisiens*. Paris: Editions Sutton; 2015. 160 p.

Сведения об авторах:

Шиска Василий Григорьевич – кандидат технических наук, доцент, ассоциированный научный сотрудник отдела истории техники и технических наук Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, Москва, ул. Балтийская д. 14.

E-mail: svg12007@ya.ru. ORCID 0009-0007-5119-3374.

Пожидаева Светлана Александровна – кандидат технических наук, доцент, Южно-Российского государственного политехнического университета (НПИ) имени М.И. Платова, Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132.

E-mail: ford08@ya.ru. ORCID 0000-0001-8337-2069.

Рыков Сергей Владимирович – главный куратор экспозиционно-выставочной деятельности Политехнического музея, Москва, Новая площадь 3/4.

E-mail: svrykov@polytech.one. ORCID 0009-0006-3345-0843.

Дата поступления статьи: 11.03.2025

Одобрено: 11.02.2026

Дата публикации: 24.04.2026