


JODY ROSEN

NA OKRĄGŁO
SEKRETNE ŻYCIE ROWERU



 WIELKA LITERA

[fragment książki](#)

PROLOG

PODRÓŻ NA KSIĘŻYC



Plakat reklamowy autorstwa Henriego Boulangerera (alias Henriego Graya), rok 1900

W latach 90. XIX wieku na plakatach reklamowych ukazywano rowery w kosmosie. To jedne z najsłynniejszych wizerunków jednośladów, jakie kiedykolwiek stworzono – przedstawiają rowery na nieboskłonie, rowery mknące pośród komet i planet, rowery zjeżdżające po krzywiźnie rogała Księżyca. Dosiadają ich zwykle kobiety – a może raczej boginie. Mają odsłonięte piersi, udrapowane greckie szaty i długie włosy, które powiewają za nimi niczym ogon komety. W jednej z reklam, zaprojektowanej dla francuskiej firmy Cycles Sirius, widzimy niemal całkiem nagą rowerzystkę, która siedzi

bokiem na siodełku i mknie po rozgwieżdzonym niebie. Oczy ma przymknięte, uśmiecha się, odrzuca głowę w tył jak w ekstazie. Wizerunek ten sugeruje, że rower jest źródłem nieziemskiej rozkoszy. Przejazdźka na nim wystrzeli cię między gwiazdy, a nawet doprowadzi do orgazmu Afrodytę. Plakat zaprojektowany w 1900 roku dla innej francuskiej wytwórni, Cycles Brillant, przedstawia z kolei dwie skąpo ubrane kobiece postacie unoszące się pośród Drogi Mlecznej. Jedna z nich, ze skrzydłami wróżki i gałązką oliwną w lewej ręce, wyciąga dłoń ku przedniemu kołu roweru, który lewituje powyżej na podobieństwo Słońca. Pojazd jest świetlisty, skąpany w blasku bijącym od unoszącego się w środku ramy diamentu. W tej surrealistycznej wizji to sam rower jest bóstwem – cudownym bytem, którego światło spływa na Ziemię.

Wszystkie te plakaty pochodzą z czasów rowerowego boomu na przełomie stuleci – krótkiego okresu tuż przed upowszechnieniem się samochodów, gdy panowanie jednośladów było niezagrożone, a producenci z całych sił starali się wyróżnić na tle licznej konkurencji za pomocą przyciągających wzrok i utrzymanych w secesyjnej estetyce reklam. Wizja niebiańskiego roweru nie była jednak tylko chwytem marketingowym sprytnych sprzedawców. Jego protoplasta – cudaczne dwukołowe ustrojstwo niemające jeszcze ani pedałów, ani korb, ani łańcucha – na przełomie pierwszej i drugiej dekady XIX stulecia był przez swych piewców porównywany do skrzydlatego Pegaza z greckiej mitologii. Niespełna pół wieku później jeden ze świadków szafu na welocypedy, jaki ogarnął Paryż, zachwycił się, że pojazdy te „doprowadzono do takiej perfekcji, zarówno jeśli chodzi o prędkość, jak i lekkość”, że zdawały się „unosić w powietrzu”¹. Ilustracja z tego samego okresu wyraża podobny sąd i nie pozostawia miejsca na wątpliwości. Przedstawia mężczyznę w cylindrze i fraku, dosiadającego welocypedu podwieszonoego z dwóch stron do balonów i wyposażonego w śmigła zamiast kół oraz mosiężną lunetę przy kierownicy. Jednoślad unosi się nad Paryżem, coraz wyżej i wyżej. Podpis głosi: VOYAGE A LA LUNE [Podróż na Księżyc]².

Latający rower. Rower, który pędzi slalomem między gwiazdami. Rower, którym dojedziesz na Księżyc. Kultura masowa nigdy na dobre nie porzuciła tych marzeń. W połowie XX wieku producenci

oferowali jednoślady o opływowych kształtach, przywodzących na myśl odrzutowce, i nazwach kojarzących się z przestworzami lub kosmosem: Skylark, Skyliner, Starliner, Spaceliner, Spacelander, Jet Fire, Rocket, Airflyte, Astro Flite. Szybujące rowery pojawiały się w książkach dla dzieci, popularnych powieściach i literaturze science fiction. W *Bikey the Skicycle and Other Tales of Jimmieboy* [Rowerolotem przez świat i inne przygody Jimmieboya] z 1902 roku, autorstwa amerykańskiego pisarza Johna Kendricka Bangsa, mały chłopiec ma magiczny rower, potrafiący mówić i latać. Śmigają razem ponad wieżami kościoła, przez Atlantycką, powyżej Alp, a wreszcie w kosmos, gdzie mkną po pierścieniach Saturna: „cudownej złocistej drodze”, pełnej „rowerzystów z... najdalszych zakątków wszechświata”³. *The Rolling Stones* [Włóczykije], powieść Roberta Heinleina z 1952 roku, opowiada o nastoletnim rodzeństwie mieszkającym w kolonii na Księżycu, które wyrusza na rowerach na Marsa, by szukać złóż radioaktywnej rudy („Górnicy rower wyglądałby dziwnie na ulicach Sztokholmu [...], ale na Marsie czy na Księżycu był zdecydowanie na miejscu i wypełniał tam swoje zadanie równie dobrze, co kanu na kanadyjskim strumieniu”⁴). Dzisiaj zaś motyw kosmicznej podróży rowerem bywa wykorzystywany w typowych dla początku XXI wieku rozważaniach o polityce i tożsamości. Przykładem może być *Trans-Galactic Bike Ride* [Transgalaktyczna podróż rowerem], opublikowana w 2020 roku antologia „feministycznych opowiadań science fiction o przygodach transpłciowych i niebinarnych postaci”⁵.

Nie można też zapomnieć o słynnej scenie z filmu *E.T.*, w której rower wylania się z sosnowego lasu na przedmieściach i leci po niebie. To jeden z obrazów, które na zawsze zapisały się w historii kina: dziesięcioletni Ziemianin dosiada BMX-a z kosmitą w koszyku na kierownicy, ich sylwetki odcinają się na tle Księżyca w pełni – tak wielkiego i jasnego, że nie mamy wątpliwości, iż jest to film Stevena Spielberga.

To niezwykle sugestywne fantazje. Wyrażają odwieczne pragnienie wyrwania się ze szponów grawitacji i wzniesienia wysoko ponad powierzchnię Ziemi. Czy nie ma w nich jednak ani krzty realizmu? W 1883 roku brytyjski lekarz i pisarz Benjamin Ward Richardson przewidywał, że „nowy i wyzwolicielski dar postępu”, który rowery ofiarowały ludzkości, zyska wkrótce zdecydowanie szerszy wymiar:

„Praktycznym efektem wielkiego eksperymentu, którego jesteście obecnie świadkami, będzie umiejętność latania”⁶. Pod koniec stulecia mnożyły się wysiłki na rzecz połączenia roweru ze statkiem powietrznym. Zarówno gazety codzienne, jak i poważne kwartalniki naukowe zapowiadały wynalezienie „rowerolotu”, „luftvelocipedu” czy „pegazopedu”. Projektowano rowery ze śmigłami, z wirnikami łopatkowymi, z żaglami w kształcie latawca; proponowano sterowce napędzane przez eskadry cyklistów. Żadna z tych maszyn nie wzbijała się co prawda w przestworza, ale 17 grudnia 1903 roku – 20 lat po tym, jak Richardson opublikował swe przewidywania – Flyer braci Wright poleciał ponad Kill Devil Hills w miasteczku Kitty Hawk w Karolinie Północnej. Orville i Wilbur Wrightowie byli mechanikami i konstruktorami rowerów, a przełomu w rozumieniu siły nośnej i oporu aerodynamicznego dokonali dzięki dziwacznej konstrukcji przymocowanej do kierownicy jednoślada – ustawionemu poziomo kołu rowerowemu, wyposażonemu w płyty oporowe oraz modele „skrzydeł” – którym jechali po ulicach Dayton w Ohio. Projektując samolot, bracia czerpali też ze zdobytej podczas jazdy wiedzy o równowadze, stabilności i elastyczności, a do budowy użyli narzędzi i części ze swego rowerowego warsztatu. Epoka lotnictwa naprawdę była więc, jak prognozował Richardson, następstwem kolarskiego boomu.

Dziś istnieją już maszyny przypominające rowerowo-lotnicze hybrydy z dziewiętnastowiecznych wizji: napędzane pedałami helikoptery i ornitoptery oraz inne lekkie statki powietrzne projektowane przez inżynierów z laboratoriów lotniczych czołowych uniwersytetów. Inne marzenia pozostały niespełnione. Podczas przygotowań do misji Apollo 15 w 1971 roku NASA rozważała przez chwilę pomysł wyposażenia astronautów w rowery elektryczne. Zachowały się zdjęcia przedstawiające rowerzystę w skafandrze dosiadającego prototypowego „miniroweru księżycowego” podczas jazd testowych w stanie nieważkości, w trakcie lotu parabolicznego specjalnym samolotem treningowym nazywanym przez astronautów „rzygoletem”⁷. Ostatecznie z miniroweru zrezygnowano na rzecz czterokołowego pojazdu nazywanego „księżycowym buggy”. W kosmosie, tak jak na Ziemi, samochody wygrały z jednośladami.

Mimo to marzenia o rowerze na Księżycu nie umarły. Głównym orędownikiem tej idei był David Gordon Wilson, profesor MIT [Massachusetts Institute of Technology] i autor *Bicycle Science* [Rowery a nauka], biblii kolarskiej inżynierii i fizyki. Wiele lat po zarzuceniu przez NASA kolarskich pomysłów Wilson obstawał przy projekcie stworzenia napędzanych pedałami pojazdów dla astronautów. Miały być przeznaczone dla dwóch osób jadących w pozycji półleżącej i mieć koła z metalowej siatki, dostosowane do poruszania się w księżycowym pyłe, oraz równolegle poprowadzone pętle z wytrzymałego na rozciąganie stalowego drutu zamiast typowego napędu łańcuchowego⁸. Wilson uważał, że takie rowery zapewniłyby astronautom niezbędną dawkę ćwiczeń i mogłyby posłużyć jako środek transportu podczas ekspedycji badawczych. Księżycowi cykliści doświadczyliby nieznanych dotąd warunków, ciesząc się „wolnością wynikającą z braku oporów powietrza, z którymi trzeba się zmagać”⁹. Na poparcie swej koncepcji profesor przytaczał precyzyjne wyliczenia: „Prędkość przelotowa w pełni wyposażonego astronauty, pedałuującego w pojedynkę w dwuosobowym pojeździe po powierzchni Księżyca, wynosiłaby prawie 8,5 metra na sekundę, czyli 30 kilometrów na godzinę”¹⁰.

Kosmiczne wizje Wilsona nie ograniczały się do rowerów na Księżycu. W opublikowanym w 1979 roku artykule naukowiec opisywał życie w „kolonii kosmicznej na sztucznym satelicie”¹¹. Wyobrażał sobie „samoloty z leżącymi, pedałuującymi pilotami” szybujące ponad kosmicznym osiedlem. Takie pojazdy byłyby dostępne bezpłatnie dla wszystkich mieszkańców w ramach systemu porównywanego przez autora do rowerowego „białego planu” – koncepcji współdzielonych rowerów miejskich, wymyślonej w latach 60. XX wieku przez amsterdamskich anarchistów. Jego wizja kultury rowerowej nie miała jednak nic wspólnego z czymkolwiek, co istniało na Ziemi. „Obraz napędzanej siłą ludzkich mięśni komunikacji w ramach eksploracji Księżyca i w kosmicznych koloniach, jaki staram się zaprezentować, daleki jest od powolnego, męczącego transportu drugiej kategorii, do której relegowano rowery na Ziemi – pisał. – W tych samolotach można by nawet wykonywać akrobacje. Popularną rozrywką byłoby odgrywanie słynnych bitew z I wojny światowej. Spadochrony stałyby się

najpewniej zbędne: w razie powietrznej kolizji zarówno pojazdy, jak i piloci po prostu opadliby wolno na ziemię”¹².

* * *

Dziewięćdziesiąt lat przed tym, jak David Wilson napisał te słowa, w Irlandii doszło do epokowego w dziejach transportu odkrycia. John Boyd Dunlop miał 47 lat, mieszkał w Belfaście i był weterynarzem szkockiego pochodzenia¹³. Nigdy w życiu nie siedział na rowerze, ale jego dziewięcioletni syn Johnnie godzinami śmigał z kolegami na swoim trójkołowcu po utwardzanych alejkach pobliskiego parku. Chłopak nieraz skarżył się tacie na problemy związane z dojazdem na miejsce zabaw i powrotem do domu. Póki trzymał się równych ścieżek z makadamu*, wszystko grało. Gdy jednak skręcał na wyboiste trakty, których w mieście było najwięcej – ulice wyłożone granitowymi płytami i poprzedzielane torami tramwajowymi – pedałowanie stawało się mozolne, a jazda niewygodna. Dunlop doskonale wiedział, co syn ma na myśli. Gdy jako weterynarz przemierzał Belfast wzdłuż i wszerz, często odczuwał nieprzyjemne wibracje wstrząsające powozem albo ciągniętym przez psy wózkiem, z którego korzystał. Pojazdy te, tak jak trójkołowiec Johnniego, miały pełne opony, które toczyły się równo tylko po najgładszych drogach.

Dunlop był majsterkowiczem i lubił łamigłówki. Już na pierwszy rzut oka wyglądał na dociekliwego człowieka: miał ostre, przenikliwe spojrzenie i gęstą, długą brodę, przystrzyżoną równiutko jak żywoplot. Lubiał wykorzystywać swą inteligencję do rozwiązywania konkretnych życiowych problemów, mierzyć się z wyzwaniem, używać głowy i rąk do tworzenia nowatorskich urządzeń. Zaprojektował i wykonał kilka przyrządów, które stosował w praktyce weterynaryjnej, sprzedawał samodzielnie opracowane i wytwarzane lekarstwa dla psów i koni. Wykazywał „przemożne zainteresowanie zagadnieniami transportu drogowego, kolejowego i morskiego”¹⁴ – zwłaszcza kołami. Fascynację tę, jak wspomina, przejawiał już jako chłopiec, gdy urzeczony obserwował drewniane walce toczące się po brzdach w polu na rodzinnej farmie w Ayrshire, w południowo-zachodniej

* Makadam – nawierzchnia drogowa złożona z warstw tłuczni o coraz mniejszej ziarnistości. (O ile nie zaznaczono inaczej, wszystkie przypisy pochodzą od tłumacza).

Szkocji. Teraz, jesienią 1887 roku, postanowił zmierzyć się z nowym wyzwaniem: niewygodą rowerowych przejażdżek syna. Czy byłby w stanie ulepszyć trójkołowiec Johnniego tak, by chłopcu jeździło się wygodniej – a może nawet zapewnić mu przewagę nad kolegami podczas wyścigów po parku?

Dunlop skupił się na pełnych oponach z twardej gumy. Uznał, że powinny być na tyle trwałe, by nie pękać na wybojach, a zarazem dość elastyczne, by zapewnić wygodniejszą i płynniejszą jazdę po nierównościach. A płynniejsza jazda, przewidywał, będzie też jazdą szybszą. Kwestie oporów toczenia i tłumienia wstrząsów rozważał z punktu widzenia fizyki. „Przyszło mi na myśl – zanotował wiele lat później – że problem nabrania prędkości czy też łatwości napędzania [...] można by rozwiązać za pomocą zmyślnego połączenia płótna, gumy i drewna”¹⁵.

Kluczem do sukcesu okazała się guma. Pomysł Dunlopa polegał na tym, by długi gumowy wąż najpierw czymś napełnić, a potem przymocować do obręczy, tworząc tym samym poduszkę pomiędzy kołem a powierzchnią, po której się ono toczy. Podczas pierwszej próby użył węża napełnionego wodą. Efekt był jednak kiepski, Dunlop zaczął więc eksperymentować z inną substancją: sprężonym powietrzem. Napompował nim gumowy przewód, tak jak pompuje się piłkę, a następnie owinał go lnianym płótnem i przymocował do obwodu sporego drewnianego dysku. Seria prób na podwórzu przy gabinecie weterynaryjnym wykazała, że takie urządzenie toczyło się dalej i płynniej niż zwykłe koło rowerowe. Dunlop przystąpił więc do konstruowania prototypów z prawdziwego zdarzenia: dwóch drewnianych obręczy rowerowych o szerokości trzech cali i średnicy 36 cali, do których przymocował napompowane gumowe dętki, owinięte płótnem i dodatkowo pokryte z wierzchu warstwą gumy.

Założył owe koła z tyłu trójkołowca swojego syna wieczorem 28 lutego 1888 roku. Johnnie natychmiast wyruszył na przejażdżkę, „żądny przetestowania prędkości swej nowej maszyny”¹⁶. Dochodziła dziesiąta, o tej porze na ulicach Belfastu nie było żywego ducha. „Była pełnia, niebo bezchmurne – wspominał Dunlop. – Nastąpiło akurat zaćmienie Księżyca, więc [Johnnie] wrócił do domu. Gdy Księżyc znów zalsnił, wyjechał ponownie na długą przejażdżkę. Nazajutrz

rano poddaliśmy opony dokładnej inspekcji i nie znaleźliśmy na gumie ani jednego zadrapania”.

Nie wiemy, co myślał sobie chłopiec, pedałuując na trójkołowcu, który toczył się nadzwyczaj gładko po bruku skąpanym w księżycowym blasku. Jego ojciec nieraz wspominał ten moment i opisał go w książce, ale wrażenia małego rowerzysty nie zostały uwiecznione. Doniosłości owej przejażdżki z lutego 1888 roku nie sposób przecenić: była to pierwsza podróż na rowerze z pneumatycznymi oponami. Pięć miesięcy później John Boyd Dunlop otrzymał patent na „Ulepszenie opon do kół rowerów, trójkołowców i innych pojazdów drogowych” – rewolucyjny wynalazek, dzięki któremu miliony ludzi pomknęły w ostatnią dekadę XIX stulecia na dwóch kołach.

Dziś nazwisko Dunlop znane jest na całym świecie za sprawą nazywającej się tak firmy oponiarskiej. Jeszcze za życia weterynarza pewien szczegół skomplikował jednak jego prostą historię. Otóż w 1890 roku patent został uchylony w związku z ujawnieniem starszego, nieznanego Dunlopowi wynalazku. Niemal pół wieku wcześniej inny Szkot, Robert William Thomson, wykazał się pomysłowością w dokładnie ten sam sposób¹⁷ i otrzymał patent na nowy rodzaj koła do powozu z wypełnionym powietrzem rękawem, który „wyłapywał” wibracje powodowane przez drogę¹⁸, zanim zdążyły się przenieść na obręcz. Thomson ochrzcił swój wynalazek nieco poetyckim mianem „kół powietrznych”¹⁹.

* * *

Skojarzenie jazdy na rowerze z lataniem ma charakter metaforyczny. Można by wręcz określić je duchowym – odnosi się wszak do przeżywanego poczucia wolności i ekscytacji, jakiego doświadczamy podczas jazdy. Ma ono też jednak czysto fizyczny sens. Rowerzyści czują, że unoszą się w przestworzach, bo w pewnym sensie naprawdę tak jest.

Jadąc na rowerze, na dobrą sprawę fruniesz. Obracające się pod tobą koła nieustannie wtłaczają warstewkę skompresowanego powietrza między rower a drogę, unosząc cię nad ziemią. Owo wrażenie latania, poczucie bujania w przestworzach jest wzmocnione przez sposób, w jaki rower podpira twoje ciało – pojazd napędzają co

prawda ludzkie nogi, ale zadanie podtrzymywania ciężaru jadącego spoczywa na rowerze. W dzisiejszych czasach możesz też zamontować nadmuchiwane siodełko, rozsiać się na takiej powietrznej poduszce i pozwolić kołom roweru toczyć się nad ulicami. Może jest właśnie spokojny wieczór, a ty jedziesz pustą drogą; może, tak jak Johnnie Dunlop albo Elliott i E.T., pedałujesz przy pełni Księżyca. Cóż, rower nie zabierze cię w kosmiczną podróż, ale nie jest też w stu procentach pojazdem z tej Ziemi. Jadąc na nim, znajdujesz się w innym wymiarze, szybujesz gdzieś pomiędzy *terra firma* a bezkresem nieba.

Przeczytaj [więcej](#) o książce:



Sprawdź nasze [NOWOŚCI](#)
Zapraszamy na wielkalitera.pl

