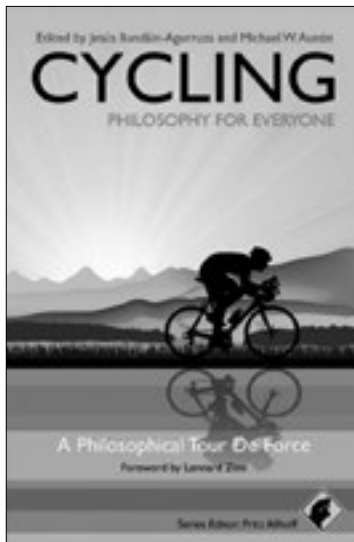


Piotr Kulpa

Życie jest jak jazda na rowerze



Jesús Ilundain-Agurruza i Michael W. Austin we wstępie do książki *Cycling. Philosophy for everyone. A philosophical Tour de Force*, stanowiącej interesujące kompendium filozoficznych refleksji nad kolarstwem, podkreślają, że jazda na rowerze stała się motywem, który na dobre zagościł w świecie sztuki i nauki. Nie inaczej jest w przypadku filozofii. Redaktorzy tomu z satysfakcją odnotowują, że cyklizm może stać się między innymi przedmiotem rozważań etycznych, estetycznych, metafizycznych i poznawczych. Zatem nie tylko kultura, ale i cały otaczający nas świat współkształtowany jest w rowerowej scenerii. Życie samo w sobie bardzo łatwo jest odnieść do poruszania się za pomocą „dwóch kółek”. Ilundain-Agurruza i Austin wspominają słowa Alberta Einsteina, który miał niegdyś stwierdzić, że życie jest właśnie jak jazda na rowerze, dlatego, aby utrzymać równowagę, powinniśmy wciąż poruszać się naprzód¹.

W myśl tego hasła coraz śmielej rozwijają się badania nad rowerową kulturą na świecie. Niestety w naszym kraju nie tylko interesujących, ale w ogóle jakichkolwiek publikacji choćby zahażających o omawiany zakres tematyczny wciąż jest bardzo niewiele, lecz ta sytuacja w ostatnich latach na szczęście zaczyna zmieniać

¹ J. Ilundain-Agurruza, M.W. Austin (red.), *Cycling. Philosophy for everyone. A philosophical Tour de Force*, Chichester 2010, s. 1–2.

się na lepsze. Warto wspomnieć przede wszystkim nazwiska dwóch autorów interesujących prac z pogranicza nauki i kultury, na co dzień zapalonych miłośników kolarstwa: filozofa Kazimierza Mrówki i kulturoznawcy Jakuba Papuczysa, niemniej w zestawieniu z zagranicznymi badaczami wciąż wypadamy nie najlepiej. W swoim artykule zaprezentuję przegląd kilku najciekawszych współczesnych publikacji, które pozwolą ukazać szeroki zakres poruszanego tematu i okażą się inspiracją do kolejnych jego twórczych realizacji.

Szczególnie chciałbym wyeksponować publikację wspomnianą przeze mnie już we wstępie, ponieważ jest ona jedną z najciekawszych – zarówno merytorycznie, jak i kompozycyjnie – pozycji poświęconych rowerowi, która stanowi prawdziwe kompendium wiedzy o kulturze rowerowej. *Cycling. Philosophy for everyone. A philosophical Tour de Force* z założenia została ukształtowana na „wyścig kolarski”, z którego obserwacji – dzięki komentarzom naukowców będących przedstawicielami wielu światowych uczelni, wbrew wynikającym z tytułu publikacji pozorom – dowiemy się wiele nie tylko na temat kolarskiej filozofii. Grupa badaczy stanowi, jak stwierdzają redaktorzy, międzynarodowy „peleton zawodowców”, przedstawiciele rozmaitych dziedzin nauki – między innymi filozofii, kulturoznawstwa, literaturoznawstwa i nauk politycznych. W tym naukowym peletonie znalazło się miejsce dla przedstawicieli licznych uczelni amerykańskich, brytyjskich, kanadyjskich, a także duńskich, belgijskich i islandzkich. Książka ma z założenia przypominać wielkie, trzytygodniowe zawody kolarskie. Filozoficzny Tour de Force, jak każdy wieloetapowy wyścig, rozpoczyna się prologiem, po którym następują etapy rozgrywane w różnorodnych sceneriach, stąd w publikacji podział na sześć kategorii stawiających przed czytelnikiem odmienne wyzwania. Każdy etap poprzedza krótka rozgrzewka, która jest wprowadzeniem do poruszanej tematyki. Ta wyjątkowa kompozycja publikacji okazuje się szczególnie interesującym pomysłem, który podczas lektury przenosi nas w świat rowerowej przygody.

W pierwszym rozdziale, a raczej podczas pierwszego etapu kolarskiego doświadczenia, pojawia się ciekawy artykuł Petera M. Hopsickera zatytułowany *Learning to ride a bike*. Zdaniem badacza, w opisach nauki jazdy na rowerze od zawsze posługiwano się silnie zmetaforyzowanym językiem, ponieważ uczucia pojawiające się podczas pierwszych prób utrzymania równowagi na nowej maszynie były zwykle trudne do określenia. Co interesujące, Hopsicker dowodzi, że większość omawianych metafor odnosiła się do sfery duchowości. Pierwsza jazda na rowerze opisywana była zwykle jako magia, cud, a także niespotykane oddziaływanie tajemniczych sił. W efekcie nauka utrzymywania równowagi i poruszania się naprzód na zaledwie dwóch kołach ustawionych w jednej linii była czymś więcej niż tylko zdobywaniem umiejętności praktycznych. Jazda na rowerze wiąże się między innymi z kontaktem z rozmaitymi dźwiękami, zapachami i widokami, co sprawia, że ten określony rodzaj fizycznej edukacji przekłada się na rozwój życia zmysłowego².



² Ibidem, s. 16–17.

Rower w szeregu artykułów zamieszczonych w książce, rzecz jasna, staje się przedmiotem rozważań filozoficznych. Duńczyk Steen Nepper Larsen poddaje kolarstwo refleksji fenomenologicznej, co wydaje się wyjątkowo celnym, ale i oczywistym zabiegiem, ponieważ w końcu kiedy, jak nie podczas podróży rowerowej docierać do istoty zjawisk i obserwować to, co bezpośrednio nam dane, by móc lepiej poznać otaczającą nas rzeczywistość. Kartezjańską sentencję „cogito ergo sum” Larsen przekształca w zdanie „pedałuję, więc jestem”, ponieważ to właśnie kolarstwo pozwala poznać cel i sens życia. Jazda na rowerze okazuje się jedynym czynnikiem, który w sposób pewny konstytuuje nasze istnienie³. Larsen jest kolejnym z badaczy, którzy podkreślają oddziaływanie przejażdżki rowerowej na życie zmysłowe człowieka. Jego zdaniem podczas kolarskiej wyprawy zmysły są wręcz bombardowane różnymi przeżyciami. Słuch, węch, smak i dotyk są stymulowane jednocześnie, co sprawia, że odczuwane wrażenia dodatkowo potęgują się nawzajem⁴.

Lektura książki *Cycling. Philosophy for everyone. A philosophical Tour de Force* okaże się owocna również dla osób, które zainteresowane są refleksją kulturową nad najgłośniejszymi nazwiskami świata kolarskiego. Dla przykładu Gregory B. Assham i Chris Krall odpowiadają w niej na niejednoznaczne pytanie, czy Lance Armstrong rzeczywiście odniósł prawdziwy sukces, Andreas de Block i Yannick Joye na przykładzie postaci Eddy’ego „Kanibala” Merckxa zastanawiają się, czy pragnienie kolejnych zwycięstw powinno posiadać granice etyczne, natomiast Raymond Angelo Belliotti pochyła się nad włoskim kolarzem Marco Pantanim, który zmarł przedwcześnie z powodu przedawkowania kokainy, a przedwczesna śmierć bohaterów, jak podkreśla autor, wzmacnia ich legendę. W tym kontekście kolarskiego „Pirata” można postawić obok innych ikon popkultury – Jamesa Deana i Elvisa Presleya⁵.

Z kulturoznawczego punktu widzenia najbardziej interesujące okazują się dwa artykuły z omawianej publikacji. Pierwszy z nich, napisany przez Zacka Furnessa, opowiada o kulturowym fenomenie Masy Krytycznej, która stała się prawdziwym zrywem przeciw społecznej dominacji przemysłu samochodowego we współczesnym świecie. Masy Krytyczne nie są zwyczajnymi zjazdami miłośników rowerów, nie są także wyłącznie buntem przeciwko dyskryminacji cyklistów na drogach. Furness przyznaje rację Susan Blickstein i Susan Hanson, które traktują je jako wydarzenia o wyjątkowo szerokim charakterze. Z jednej strony Masy Krytyczne wyrażają protest, z drugiej – stanowią specyficzną przejażdżkę rowerową, rodzaj sportu uprawianego w dużej grupie ludzi, a ponadto są formą nowoczesnego teatru na ulicach czy imprezy masowej, której uczestnicy chętnie się przebijają i urządzają rozmaite happeningi⁶. Masy Krytyczne pod koniec XX wieku zyskały ogromną popularność na całym świecie, stanowią zatem zjawisko, które tworzy platformę łączącą kolarstwo ze światem kultury.

Ostatnim artykułem z omawianej publikacji, który wydaje się szczególnie interesujący, jest tekst napisany przez Tima Eclombe’a i Jill Tracey. Zdaniem autorów Tour de France jest wyścigiem zaprojektowanym w celu wywoływania u zawodników cierpienia psychicznego i fizycznego. Te zawody łączą w sobie odcinki rozgrywane

³ Ibidem, s. 27–28.

⁴ Ibidem, s. 30–31.

⁵ Ibidem, s. 212.

⁶ Ibidem, s. 136.

w rozmaitych sceneriach, ale zwykle najtrudniejsze etapy umieszczone są na samym końcu, by spowodować u widzów jeszcze większe napięcie⁷. Cierpienie podczas Wielkiej Pętli odczuwają nie tylko kolarze, ale także masażyści, mechanicy, a nawet widzowie. Ci ostatni w tego typu widowisku mają swoich bohaterów na wyciągnięcie ręki. Mogą z bliska zobaczyć ich wykrzywione z bólu twarze. Z tego powodu kibice najtłumniej gromadzą się na stromych podjazdach, gdzie cierpienie kolarzy sięga zenitu. Wszystko to widoczne jest również dzięki transmisjom telewizyjnym, podczas których realizator stara się wyłapać każdy grymas na twarzach sportowców, a podstawowym zadaniem komentatorów jest uchwycenie panującego na trasie cierpienia i możliwie barwne przekazanie go widzom⁸. Ostatecznie po raz kolejny, tym razem z opisu profesjonalnej jazdy rowerowej, wyłania się obraz widowiska, które swoim kształtem przypomina nowoczesne, przedstawienie teatralne pociągające za sobą tłumy widzów.

Już ze wstępnej analizy wybranych artykułów ukazuje się prawdziwa mozaika tematów okołorowerowych. Na tym jednak zdecydowanie nie koniec. Następną odmienną propozycją będzie tekst badacza związanego z Uniwersytetem Technicznym w Dreźnie. Ralf Pulla jest autorem pracy *Radfahren als „Maschinensport“*. *Technisierung von Sportgerät und Athlet im 20. Jahrhundert* (Kolarstwo jako „sport maszynowy”. Technicyzacja sprzętu sportowego i sportowców w XX wieku), która prezentuje kolarstwo jako sport do tego stopnia związany z rozwojem techniki, że wraz z upływem lat nie tylko sprzęt sportowy, lecz również przedstawiciele tej dyscypliny zaczęli ulegać procesowi naukowej optymalizacji. Zdaniem niemieckiego autora, w XX wieku poza silnym oddziaływaniem na publiczność to właśnie zdecydowana obecność w kolarstwie tendencji naukowych jest najbardziej charakterystycznym elementem tego sportu. Pulla dowodzi, że już od około 1880 roku kolarstwo postuloowało wzajemny, biomechaniczny rozwój roweru i cyklisty. Człowiek i jego sprzęt sportowy stanowili dwie skomplikowane maszyny, które od samego początku określano identycznymi terminami technicznymi, a laboratorium naukowe szybko stało się jednym z najczęściej odwiedzanych przez sportowców miejsc⁹.

Warto w tym kontekście wspomnieć, że wszystkie ówczesne materialne osiągnięcia nowoczesnej nauki częstokroć budziły strach. Najjaskrawszym przykładem tych przeświadczeń była kolej. Zdaniem Wojciecha Tomasika, „podróż drogą żelazną kojarzyła się z rodzajem hazardu; była wyzwaniem rzuconym losowi”¹⁰. Pulla podobne stwierdzenie formułuje w odniesieniu do jazdy rowerem w drugiej połowie XIX wieku. Zwłaszcza wielokilometrowa wyprawa kolarska odczytywana była wówczas jako odważny hazard, pewne odejście od powszechnie przyjętych norm społecznych, wywołujące szczególnie niebezpieczne i całkowicie niepotrzebne ryzyko¹¹.

W pracy niemieckiego badacza wyjątkowo interesujące są także fragmenty opisujące motywacje, z powodu których doszukiwano się analogii między ciałem kolarza a silnikiem samochodu, oraz odnoszące się do problemu dopingu, który z czasem

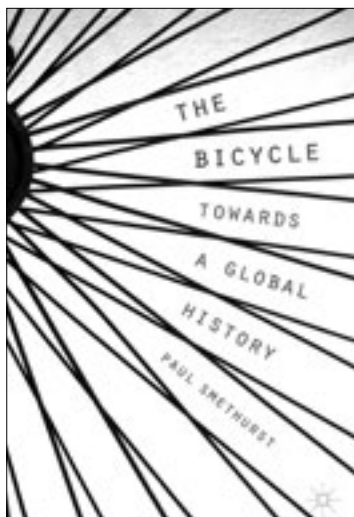
⁷ Ibidem, s. 245.

⁸ Ibidem, s. 247–249.

⁹ R. Pulla, *Radfahren als „Maschinensport“*. *Technisierung von Sportgerät und Athlet im 20. Jahrhundert*, „Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften” 29/2004, s. 89–90.

¹⁰ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 28.

¹¹ R. Pulla, *Radfahren...*, op. cit., s. 91.



zyskał rangę rytualnej praktyki¹². Bardzo wartościowe są też refleksje na temat powiązania współczesnej wizji sportu rowerowego z procesem industrializacji¹³.

W kontekście ostatniego ze wspomnianych problemów godna polecenia wydaje się książka Paula Smethursta *The Bicycle. Towards the Global History*. Na wstępie zarysowana zostaje historia ewolucji nowoczesnych rowerów, która staje się wyłącznie punktem wyjścia do dogłębnych rozważań nad kulturowym wpływem kolarstwa w świecie Zachodu oraz jego późniejszym rozprzestrzenieniem się również na rzeczywistość afrykańską i azjatycką. Zakończenie książki jest wizją globalnej przyszłości rowerów.

Nowy wynalazek u schyłku XIX wieku miał, według Smethursta, w sposób znaczący współtworzyć nowoczesną, postępową, futurystyczną i wolnościową scenierię tamtych czasów, choć w istocie był raczej obietnicą tych ideałów, a nie ich rzeczywistą realizacją¹⁴. Widok rowerów na ulicach największych europejskich miast tworzył atmosferę, która przywołała na myśl skojarzenia

z przedstawieniem cyrkowym lub brytyjskim *music hall*, czyli popularnym od połowy XIX stulecia widowiskiem teatralnym, które zapewniało różnorodność rozrywki składającej się z występów aktorskich, muzycznych, akrobatycznych, parodystycznych i tym podobnych¹⁵. Kolejnym interesującym spostrzeżeniem badacza jest podkreślenie roli kobiet podczas współtworzenia kultury rowerowej od samego początku jej istnienia, ponieważ wynalezienie tego środka transportu zbiegło się z powstaniem wciąż zyskujących na popularności nurtów emancypacyjnych. W świecie zachodnim kobiety poruszające się na rowerach demonstrowały w ten sposób swoją niezależność już w XIX wieku, natomiast w Azji i Afryce na przekroczenie podobnych barier potrzebowały aż kilkudziesięciu lat więcej¹⁶.

Tytuły kolejnych obcojęzycznych tekstów o tematyce rowerowej można by wymienić w nieskończoność. Pora jednak prześledzić polski rynek ambitniejszych publikacji o tematyce kolarskiej. Różnorodnych poradników, przewodników i wspomnień z podróży nie brakuje. Zdecydowanie słabiej w odniesieniu do poruszanej tematyki prezentuje się środowisko akademickie, choć i w nim odnajdziemy prace prawdziwych pasjonatów kolarstwa. Najlepsza z nich, jak się zdaje, jest pozycja autorstwa Jakuba Papuczysa *Tour de France jako przedstawienie kulturowe*. Autor nadzwyczaj sprawnie interpretuje najważniejszy wyścig świata jako inscenizację odgrywaną zgodnie z ustalonym wcześniej scenariuszem. Badacz stara się zdekodować mechanizmy z pogranicza sportu, teatru i kultury, które sprawiają, że Wielka Pętla stała się wyścigiem bardziej popularnym niż jakiegokolwiek inne zawody rowerowe na świecie. Sukces medialny imprezy, jak zdaje się dowodzić Papuczys, ma paradoksalnie wynikać z niedostatku informacji, jakie docierają do widza, a wtedy niebagatelną rolę zaczyna odgrywać wyobraźnia, stymulowana dodatkowo przez meldunki komentatorów. To

¹² Ibidem, s. 102–103.

¹³ Ibidem, s. 92–93.

¹⁴ P. Smethurst, *The Bicycle. Towards a Global History*, Basingstoke 2015, s. 67.

¹⁵ Ibidem, s. 68.

¹⁶ Ibidem, s. 106–107.

oni własnymi słowami potęgują wrażenia i emocje odbierane przez widzów. Autor zwraca także uwagę, że w pierwszej fazie swojej historii Tour de France był przedstawieniem, z którym obcowano wyłącznie dzięki lekturze tekstu pisanego, a dopiero w następnym okresie można było mówić o pewnym rodzaju inscenizacji. Poza wymienionymi wyżej aspektami interesujące są w tej książce rzetelne analizy historyczne sportu rowerowego oraz samego wyścigu dookoła Francji. Nie mniej ciekawe okazują się partie tekstu, w których Papuczysy usiłuje odnaleźć analogie między Tour de France a eposami, które dają się uchwycić zwłaszcza podczas obserwacji „pojedynków herosów”. Zakończenie książki poświęcone jest problematyce dopingu związanej z ujawnieniem sportowej nieuczciwości siedmiokrotnego zwycięzcy wyścigu Lance’a Armstronga. Ujawnienie afery zburzyło mit wyścigu, który reklamowany był jako czysta walka legendarnych herosów, jednak coraz bardziej widowiskowa jazda paradoksalnie była koniecznością wywoływaną przez stojącą u podłoża zawodów logikę performansu i w ten sposób główna idea wyścigu doprowadziła z czasem do jego największego upadku.

Inną ważną polską publikacją jest książka opracowana przez profesora filozofii – Kazimierza Mrówkę. *Rowerem. Antologia literatury polskiej* to pierwsza pozycja wydawnicza w naszym kraju stawiająca sobie za cel zebranie najważniejszych rodzajnych tekstów, w których fabule pojawia się rower. Antologię otwierają utwory Bolesława Prusa i Rudolfa Wacka z przełomu XIX i XX wieku, następnie przypomniane zostają niezwykle ciekawe zapiski z podróży Andrzeja Bobkowskiego odbywanej podczas drugiej wojny światowej, i tak aż do współczesności. Zbiór ten może stanowić doskonałe wprowadzenie dla laika, który chciałby rozpocząć swoją przygodę z literaturą rowerową. Książka z pewnością zaspokoi także potrzeby miłośników literatury wspomnieniowo-podróżniczej. Autora interesował w tej publikacji, jak stwierdza na wstępie, „sam rower, wrażenie estetyczne, jakie wywołuje, a nie opis techniczny czy zastosowanie utylitarne”¹⁷. Estetyka jest więc tą dziedziną filozofii, którą w sposób najprostszy można odnieść do przygód rowerowych. W dalszej części wprowadzenia Mrówka dodaje, że wszystkie opisy jazdy na rowerze są także „małymi traktatami z zakresu filozofii egzystencjalnej”¹⁸. Cykliści mają zatem w sposób odmienny postrzegać rzeczywistość i inaczej się do niej odnosić. Rowerowa przejażdżka umożliwia człowiekowi subtelny kontakt z otaczającym go światem, co dla przykładu podczas podróży samochodem jest zupełnie niemożliwe. Właśnie ta szczególna wrażliwość kolarzy sprawia, że napisane przez nich utwory zyskują głębię, nad którą można rozmyślać godzinami.

Powyższy przegląd publikacji ukazujących rower w świetle szeroko rozumianych naukowych badań nad kulturą z całą pewnością nie jest wyczerpujący. Można byłoby go rozwijać o kolejne wartościowe publikacje. Warto wspomnieć choćby o książce Kiriakosa Iosifidisa *Bike Art. Bicycles in art around the Word*, będącej nieprzebraną kompozycją prac wielu współczesnych artystów, pokazującą, że motyw



¹⁷ K. Mrówka, *Rowerem. Antologia literatury polskiej*, Kraków 2010, s. 8.

¹⁸ Ibidem, s. 9.

ŻYCIE JEST JAK JAZDA NA ROWERZE

roweru stał się inspiracją dla ludzi sztuki (malarzy, rzeźbiarzy, graffiści, performerów, ilustratorów i tak dalej) ze wszystkich regionów świata. Następną ciekawą i godną polecenia pozycją ukazującą jazdę na rowerze po raz kolejny z perspektywy filozoficznej jest niemieckojęzyczna publikacja Michaela Klonovsky'ego *Radfahren. Kleine Philosophie der Passionen*. Pora jednak na podsumowanie i sformułowanie kilku wniosków wynikających z tego przeglądu.

Po pierwsze, łatwo dostrzec ogromną popularność motywu roweru wśród filozofów. Znakomita książka *Cycling. Philosophy for everyone. A philosophical Tour de Force* jest prawdziwą perełką współczesnej cyklografii, ale w podobnym kierunku zmierzają badania nad kolarstwem na całym świecie. Z pewnością nieprzypadkowo antologię polskiej literatury z rowerem w tle zawdzięczamy właśnie filozofowi, a nie, jak należałoby przypuszczać, literaturoznawcy.

Drugą rzeczą godną odnotowania są analogie między kolarstwem a teatrem, jakich dopatrują się liczni naukowcy. Susan Blickstein i Susan Hanson, a wraz z nimi Zack Furness, podkreślają, że Masy Krytyczne są rodzajem spektaklu na ulicach, Paul Smethurst z kolei uznaje, że rowerowe przejażdżki pod koniec XIX wieku także przypominały pewien rodzaj widowiska teatralnego, natomiast praca Jakuba Papuczysa w całości jest interesującą interpretacją największego widowiska kolarskiego na świecie jako przedstawienia przy wyjątkowo sprawnym i pomysłowym wykorzystaniu metodologii performatywnej.

Trzecim wnioskiem, który wyłania się z analizy wymienionych tekstów, jest charakterystyczny wpływ kolarstwa na zmysły człowieka, o którym badacze akademicy wypowiadają się ze szczególnie dużą częstotliwością, zgodnie doszukując się związku między jazdą na rowerze a pobudzeniem większej wrażliwości wśród jego użytkowników. Plamą na tym wspaniałym wizerunku kolarstwa staje się jednak doping stosowany w światowym peletonie, co stanowi nie tylko problem sportowy, ale także kulturowy.

Światowa literatura zajmująca się naukowym badaniem kultury rowerowej jest wyjątkowo bogata. Polacy pozostają niestety w tym wyścigu daleko w tyle. Dziwi w tym kontekście fakt, że na naszym rynku wydawniczym brakuje nawet tłumaczeń znakomitych pozycji anglojęzycznych, co jest dość powszechne w innych krajach europejskich, dla przykładu w Niemczech. Wciąż brakuje także dogłębnych analiz motywu roweru w literaturze polskiej i obcojęzycznej oraz dokładniejszego prześledzenia pod tym względem biografii wielu autorów i kolarzy. Krytycznemu oglądowi warto byłoby poddać szereg zapisków, w których rower pojawia się wyłącznie jako tło, co stanowiłoby przyczynek do refleksji na temat kultury rowerowej w ogóle. W Polsce cyklizm fascynowali się między innymi Henryk Sienkiewicz i Bolesław Prus, a za granicą Emil Zola, Ernest Hemingway, Antoine de Saint-Exupéry i Mark Twain. Już same te nazwiska świadczą o tym, jak wiele istotnych odkryć wciąż jeszcze jest przed nami. A być może rozwiązanie jest prostsze niż się nam wydaje? Być może we współczesnej refleksji nad kolarstwem brakuje jedynie większej liczby naukowców, którzy podobnie jak Jakub Papuczys będą potrafili ująć fakty już do tej pory zbadane na tyle interesująco i kreatywnie, że stworzą nową jakość w badaniach nad kulturą rowerową i otworzą przed czytelnikami nowe horyzonty? Tego wypada na zakończenie wszystkim nam życzyć. |