

Ρόμπερτ Πεν

Όλα για το  
ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΤΥΧΙΑΣ  
ΣΕ ΔΥΟ ΤΡΟΧΟΥΣ



ΜΕΤΑΙΧΜΙΟ 

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

# Η μικρή βασίλισσα

*Όποιος κοπιάζει να σκαρφαλώσει, οπουδήποτε,  
θα βρει εκεί πάνω φτερά να τον περιμένουν.*

ΧΕΝΡΙ ΤΣΑΡΛΣ ΜΠΙΤΣΙΝΓΚ, «ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΕΝΟΣ ΑΓΟΡΙΟΥ»





«ΣΥΝΑΝΤΗΣΕ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ» λέει ο Μπουτς Κάσιντι στην Έτα Πλεις, ενώ της δείχνει πώς να καθίσει πάνω στο τιμόνι του ποδηλάτου του. Όσπου να αρχίσει να τραγουδάει ο Μπ. Τζ. Τόμας το μελαγχολικό *Raindrops keep fallin' on my head* του Μπερτ Μπάκαρα, ο Μπουτς και η Έτα καταφορίζουν ήδη, κάνοντας πεντάλ, από την αυλή του αγροκτήματος προς ένα σκονισμένο μονοπάτι.

Είναι ένα από τα γνωστότερα μουσικά ιντερμέτζα στην ιστορία του κινηματογράφου. Το τραγούδι βραβεύτηκε με Όσκαρ. Όταν *Οι δύο ληστές* προβλήθηκαν, το 1969, η αφίσα έδειχνε το ζευγάρι πάνω στο ποδήλατο. Για την ιστορία, ο Πολ Νιούμαν έκανε μόνος του τα ποδηλατικά κόλπα, χωρίς κασκαντέρ. Το ιντερμέτζο είναι μια καθοριστική στιγμή της ταινίας: δεν κυνηγεί μόνο ο νόμος τους δύο πιστολάδες που αρχίζουν να γερνάνε, τους καταδιώκει και το μέλλον που συμβολίζεται από το ποδήλατο. Καθώς τελειώνει η σκηνή στο κρησφύγετό τους στο αγρόκτημα, ο Μπουτς πετάει τη χωρίς αναβάτη νεόκοπη μηχανή από τον λόφο σε ένα ρέμα. «Το μέλλον είναι όλο δικό σου, βρομοποδήλατο» φωνάζει. Οι ακτίνες γυρίζουν μέσα στο ρυάκι σαν δείκτες χαλασμένου ρολογιού, ώσπου σταματάνε. Ο χρόνος του Μπουτς και του Σάντανς στο Φαρ Ουέστ τελειώσε. Το σκάνε για τη Βολιβία, όπου θα προσπαθήσουν να ξαναστήσουν το χαμένο παρελθόν.

Ο Ουίλιαμ Γκόλντμαν βάσισε το πρωτότυπο σενάριό του –που βραβεύτηκε επίσης με Όσκαρ– στις ζωές του Ρόμπερτ Λιρόι Πάρκερ και

του Χάρι Λόνγκαμπο, διαβόπτου ζεύγους ληστών τρένων και μελών της Άγριας Συμμορίας. Το 'σκασαν από το Ουαϊόμινγκ για την Αργεντινή το 1901. Μια περίοδος εκπληκτικών αλλαγών τελείωνε τότε, όχι μόνο στην Άγρια Δύση, αλλά και σε ολόκληρο τον δυτικό κόσμο.

Για πολλούς ανθρώπους του 1890 το μέλλον κατέφθασε υπερβολικά γρήγορα. Τότε είδε ο κόσμος τις πρώτες διεθνείς τηλεφωνικές επικοινωνίες, την κλιμάκωση του αποικισμού της Αφρικής από τους Ευρωπαίους, την ίδρυση του Βρετανικού Εργατικού Κόμματος, την ορθολογική οργάνωση και κωδικοποίηση των διεθνών αθλημάτων και τους πρώτους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Αθήνα. Τότε ανακαλύφθηκαν η πρωίνη, το ράδιον και η ραδιενέργεια στο ουράνιο. Τότε εγκαινιάστηκαν τα ξενοδοχεία Ουόλντορφ Αστόρια στη Νέα Υόρκη και Ριτς στο Παρίσι. Ο Ντιρκέμ επινόησε τότε την Κοινωνιολογία. Αρχίζουν να συζητιούνται τα δικαιώματα των εργαζομένων και η σύνταξη για τους υπερήλικες. Οι Ροκφέλερ και οι Βάντερμπιλτ συσσωρεύσαν απίστευτες περιουσίες εκείνη τη δεκαετία. Τότε γεννήθηκαν ο κινηματογράφος και οι ακτινογραφίες. Ο Βέρντι, ο Πουτσίνι, ο Τσαϊκόφσκι, ο Μάλερ, ο Σεζάν, ο Γκογκέν, ο Μονέ, ο Ουίλιαμ Μόρις, ο Μουνκ, ο Ροντέν, ο Τσέκοφ, ο Ίψεν, ο Χένρι Τζέιμς, ο Γ. Μπ. Γέιτς, ο Ράντγιαρντ Κίπλινγκ, ο Όσκαρ Ουάιλντ, ο Τζόζεφ Κόνραντ και ο Τόμας Χάρντι ήταν στην ακμή της δημιουργίας τους. Ήταν μια σπουδαία δεκαετία, το επιστέγασμα της βικτοριανής εποχής.

Στην καρδιά όλων αυτών βρισκόταν το ποδήλατο. Υπολογίζεται ότι το 1890 κυκλοφορούσαν 150.000 ποδήλατα στις ΗΠΑ. Ένα ποδήλατο κόστιζε περίπου όσο οι μισές ετήσιες αποδοχές ενός βιομηχανικού εργάτη. Ως το 1895, το κόστος κατέβηκε στους μισθούς μερικών εβδομάδων και κάθε χρόνο έβγαιναν στον δρόμο ένα εκατομμύριο νέοι ποδηλάτες.

Ο τύπος του ποδηλάτου που καβαλούσαν ο Μπουτς και η Έτα λεγόταν «ασφάλεια». Ήταν το πρώτο σύγχρονο ποδήλατο και η κορύφωση μιας μακρόχρονης και ασύλληπτης αναζήτησης για ένα ανθρωποκίνητο όχημα. «Ανακαλύφθηκε» στην Αγγλία το 1885. Όταν προστέθηκαν λάστιχα πεπιεσμένου αέρα τρία χρόνια αργότερα, κάνοντας πιο άνετο το μηχανήμα, άρχισε η πρώτη χρυσή εποχή του ποδηλάτου. Όπως έγραψε ο Βικτόρ Ουγκό, «μπορούμε να αντισταθούμε σε στρατιές εισβολέων, όχι όμως και σε μια ιδέα που ήρθε η ώρα της να γεννηθεί». Το «ευαγγέλιο των τροχού» εξαπλώθηκε τόσο γρήγορα που ο κόσμος απορούσε πώς κάτι τόσο απλό είχε μείνει άγνωστο για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η παραγωγή ποδηλάτων ξεκίνησε ως μικρή τοπική βιοτεχνία, για να εξελιχθεί σε τεράστια βιομηχανία. Για πρώτη φορά τα ποδήλατα παράγονταν μαζί σε γραμμή συναρμολόγησης. Η διαδικασία σχεδιασμού διαχωρίστηκε από την παραγωγή. Εξειδικευμένα εργοστάσια προμήθευαν τυποποιημένα εξαρτήματα. Το ένα τρίτο από τις πατέντες που κατατέθηκαν στην Υπηρεσία Δικαιωμάτων Ευρεσιτεχνίας των ΗΠΑ στη δεκαετία του 1890 είχαν σχέση με το ποδήλατο. Υπήρχε, πράγματι, γραφείο για πατέντες στην Ουάσινγκτον αποκλειστικά για το ποδήλατο.

Το 1895 στην έκθεση ποδηλάτων Στάνλεϊ στο Λονδίνο, το μεγάλο ετήσιο γεγονός του είδους, 200 εταιρείες επέδειξαν 3.000 μοντέλα. Στο περιοδικό *The Cycle* αναφέρθηκε ότι εκείνη τη χρονιά κατασκευάστηκαν 800.000 ποδήλατα στη Βρετανία. Πολλοί κλειδαράδες, οπλοουργοί και οποιοσδήποτε με μεταλλοτεχνικές γνώσεις παράτησαν τα μαγαζιά τους και πήγαν να δουλέψουν στην ποδηλατοβιομηχανία. Το 1896, τη χρονιά με το ρεκόρ παραγωγής, τριακόσιες εταιρείες στις ΗΠΑ παρήγαγαν 1,2 εκατομμύρια ποδήλατα, καθιστώντας τη βιομηχανία ποδηλάτων μία από τις μεγαλύτερες της χώρας. Η

No1 εταιρεία, η Columbia, με 2.000 εργαζόμενους στο εργοστάσιο του Χάρτφορντ στο Κονέκτικατ, καυχιόταν ότι κατασκεύαζε ένα ποδήλατο το λεπτό.

Ός το τέλος της δεκαετίας, το ποδήλατο είχε γίνει ένα χρηστικό είδος ιδιωτικής μεταφοράς για εκατομμύρια – το αλογάκι του λαού. Για πρώτη φορά στην Ιστορία η εργατική τάξη είχε την ευχέρεια να μετακινηθεί. Καθώς τώρα οι άνθρωποι μπορούσαν να πηγαينόερχονται γρήγορα στις δουλειές τους, λαϊκές πολυκατοικίες, στις οποίες επικρατούσε συνωστισμός, εκκενώθηκαν, τα προάστια επεκτάθηκαν και η γεωγραφία των πόλεων άλλαξε. Στην ύπαιθρο η γενετική δεξαμενή διευρύνθηκε χάρη στο ποδήλατο. Ληξιαρχικές πράξεις γέννησης στη Βρετανία του 1890 δείχνουν ότι κάποια επώνυμα άρχισαν να εμφανίζονται μακριά από τα αγροτικά μέρη με τα οποία σχετιζόνταν αποκλειστικά επί αιώνες. Παντού το ποδήλατο ήταν ο καταλύτης στην προσπάθεια βελτίωσης των οδών στρώνοντας κυριολεκτικά τον δρόμο για το αυτοκίνητο.

Το όφελος που έχει για την υγεία η ποδηλασία ταίριαζε απόλυτα με την όρεξη για αυτοβελτίωση που χαρακτήριζε την εποχή. Οι εργάτες που έκαναν ορθοπεταλιά για να πάνε στα εργοστάσια και τα ορυχεία έφτιαξαν γυμναστικές λέσχες και χορωδίες, βιβλιοθήκες και φιλολογικούς συλλόγους. Τα Σαββατοκύριακα πήγαιναν όλοι μαζί στις λέσχες με τα ποδήλατά τους. Οι ερασιτεχνικοί και επαγγελματικοί ποδηλατικοί αγώνες έφτασαν στο απόγειό τους. Οι αναμετρήσεις σε στίβους και ποδηλατοδρομία έγιναν το αμερικανικό σπορ με τους περισσότερους θεατές. Ο Άρθουρ Α. Τσίμερμαν, ένας από τους κορυφαίους διεθνείς αθλητικούς αστέρες της Αμερικής, ήρθε πρώτος σε περισσότερους από χίλιους αγώνες σε τρεις ηπείρους ως ερασιτέχνης και μετά ως επαγγελματίας, κερδίζοντας χρυσά μετάλλια στην πρώτη παγκόσμια ποδηλατοδρομία στο Σικάγο το 1893. Στην Ευρώπη ήταν

δημοφιλείς οι αγώνες σε ανοιχτούς δρόμους. Κλασικές και μακρόβιες διαδρομές, όπως αυτές των Λιέγης-Μπαστόν-Λιέγης και Παρισιού-Ρουμπέ, εγκαινιάστηκαν το 1892 και το 1896 αντίστοιχα. Ο Γύρος της Γαλλίας έκανε πρεμιέρα το 1903.

Ειδικά οι Αμερικανοί μαγεύτηκαν από την ιδέα της ταχύτητας στην «εύθυμη» δεκαετία του 1890, καθώς η ταχύτητα θεωρούνταν δείγμα πολιτισμού. Μέσα από τις μεταφορές και τις επικοινωνίες οι Αμερικανοί έφτασαν να συσχετίσουν την ταχύτητα με την ενοποίηση της απέραντης χώρας τους. Θα μπορούσαν να την πραγματοποιήσουν καβάλα στα ποδήλατά τους. Μέχρι το τέλος του 1893, οι αθλητές ποδηλάτες πίστας είχαν ξεπεράσει την ταχύτητα των 60 χιλιομέτρων την ώρα. Το ποδήλατο εξαφάνισε το τροχήλατο άλογο και έγινε το πιο γρήγορο όχημα στον δρόμο. Οι τεχνολογικές καινοτομίες έκαναν το ποδήλατο ελαφρύτερο και γρηγορότερο καθώς η δεκαετία προχωρούσε. Το 1891, ο Μόντι Χολμπάιν έφτασε το παγκόσμιο ρεκόρ των 577 χιλιομέτρων σε 24 ώρες στο ποδηλατοδρόμιο του Χερν Χιλ στο Λονδίνο. Έξι χρόνια αργότερα, ο Ματιέ Κόρνταγκ, ένας Ολλανδός που κάπνιζε πούρα, πέτυχε 977 χιλιόμετρα στον ίδιο χρόνο.

Ένα συνθιτισμένο ποδήλατο είχε σταθερούς τροχούς (χωρίς ταχύτητες ή μηχανισμό ελεύθερου πεντάλ), ατσάλινο σκελετό, ελαφρώς κεκλιμένο προς τα κάτω τιμόνι και δερμάτινη σέλα. Συνήθως δεν είχε φρένα και ο αναβάτης φρέναρε κάνοντας ανάποδο πεντάλ. Τα ποδήλατα πόλεων ζύγιζαν συνήθως 15 κιλά. Τα αγωνιστικά ήταν κάτω από 10 κιλά, περίπου το βάρος των καλύτερων σύγχρονων ποδηλάτων αγώνων. Στις 30 Ιουνίου του 1899, ο Τσαρλς Μέρφι έγινε ο πιο διάσημος ποδηλάτης στην Αμερική, όταν διένυσε ένα μίλι σε 57.45 δευτερόλεπτα τρέχοντας στη σιδηροδρομική γραμμή του Λονγκ Άιλαντ επάνω σε σανίδες τοποθετημένες ανάμεσα στις ράγες,



συναγωνιζόμενος μία ατμομηχανή. Το ποδήλατο ταυτιζόταν με την απαίτηση της κοινωνίας του τέλους του 19ου αιώνα για ανεξαρτησία και κινητικότητα. Η ασφάλεια που παρείχε έφερε σε επαφή με τους δύο τροχούς καινούργιες ομάδες: τους ηλικιωμένους και τα παιδιά (παιδικά μοντέλα βγήκαν στην αγορά στις αρχές της δεκαετίας του 1890), τους κοντούς, τους εύσωμους, τους άντρες και τις γυναίκες. Για πρώτη φορά, ο καθένας μπορούσε να οδηγήσει ένα ποδήλατο. Η μαζική παραγωγή και η αναπτυσσόμενη αγορά μεταχειρισμένων σήμαιναν ότι η πλειοψηφία είχε τη δυνατότητα να αγοράσει ποδήλατο. Όπως έγραψε ο αμερικανός συγγραφέας της εποχής Στίβεν Κρέιν, «τα πάντα είναι ποδήλατο».

Ίσως η μεγαλύτερη επίδραση του ποδηλάτου να ήταν η κατάλυση των μέχρι τότε άκαμπτων φραγμών μεταξύ των τάξεων και των φύλων. Υπήρχε μια δημοκρατικότητα στο ποδήλατο στην οποία η κοινωνία αδυνατούσε να αντισταθεί. Ο Χ. Τζ. Ουέλς, που ένας βιογράφος του τον περιέγραψε ως τον «αγαπημένο συγγραφέα των ποδηλατιστών», χρησιμοποίησε το ποδήλατο σε αρκετά μυθιστορήματά του για να απεικονίσει τη δραματική κοινωνική αλλαγή που γινόταν στη Βρετανία. Στους *Τροχούς της τύχης*, που εκδόθηκε το 1896 στην ακμή του ποδηλατικού μπουμ, ο Χουπντράιβερ, ένας λαϊκής καταγωγής βοηθός υφασματέμπορου, πηγαίνει διακοπές με το ποδήλατό του και συναντά μια νεαρή μεγαλοαστή που έφυγε από το σπίτι της για να απολαύσει «την ελευθερία της, επάνω σε ένα ποδήλατο, στις εξοχές». Ο Ουέλς σατιρίζει τη βρετανική ταξική δομή και δείχνει πώς διαβρωνόταν από το ποδήλατο. Στον δρόμο ο Χουπντράιβερ και η κυρία είναι ισότιμοι. Η αμφίεση, οι λέσχες, οι συμπεριφορές και τα ήθη που η κοινωνία είχε θέσει για να ενισχύσει την υπάρχουσα ιεραρχία εξαφανίζονταν, όταν κάποιος διέσχιζε με ποδήλατο έναν εξοχικό δρόμο στο Σάσεξ.

Ο συγγραφέας Τζον Γκαλσγουόρθι έγραψε:

Το ποδήλατο επηρέασε τις περισσότερες αλλαγές στα ήθη και τις συμπεριφορές όσο οτιδήποτε άλλο από την εποχή του Καρόλου του Β΄. Κάτω από την επίδρασή του, γενικώς ή εν μέρει, ξεπήδησαν εκδρομές τα Σαββατοκύριακα, γερά νεύρα, γερά πόδια, χοντρές βρисиές, η ισότητα των φύλων, η καλή χώνεψη και η επαγγελματική απασχόληση, με λίγα λόγια η χειραφέτηση της γυναίκας.

Το ποδήλατο δεν υπέθαλψε το φεμινιστικό κίνημα, απλώς συνέπαιξε με αυτό. Ήταν ωστόσο ένα κρίσιμο σημείο στον μακροχρόνιο πόλεμο για το δικαίωμα ψήφου των γυναικών. Οι κατασκευαστές ποδηλάτων ήθελαν βέβαια να τα οδηγούν και οι γυναίκες. Έφτιαχναν γυναικεία ποδήλατα από την εποχή του αρχαιτικού ποδηλάτου, το 1819. Όμως το «ασφαλές» ποδήλατο άλλαξε τα πάντα. Η ποδηλασία έγινε για τις γυναίκες η πιο δημοφιλής αθλητική απασχόληση. Το 1893, κάθε κατασκευαστής παρήγαγε γυναικεία ποδήλατα.

Τον Σεπτέμβριο του 1893 η Τέσι Ρέινολντς προκάλεσε πανεθνική αίσθηση, όταν πήγε από το Μπράιτον στο Λονδίνο και πίσω με αντρικό ποδήλατο φορώντας «πρακτικό ένδυμα», δηλαδή μια μακριά καζάκα και φαρδύ παντελόνι κομμένο και μαζεμένο πάνω από το γόνατο. Ήταν μια σημαντική στιγμή για την αποδοχή της άνετης ενδυμασίας των γυναικών, καθώς οι περισσότερες ποδηλατούσαν ακόμη φορώντας πολύπτυχα φουστάνια, κορσέδες, μεσοφόρια, μακρυμάνικα πουκάμισα και σακάκια με κουμπωμένους γιακάδες. Αργότερα, το 1912, όταν το φεμινιστικό κίνημα έφτασε στο ζενίθ της κοινωνικής ανυπακοής του, αυτό το ελάχιστον σημασίας περιστατικό πήρε διαστάσεις ιστορικού γεγονότος.



Τον Ιούνιο του 1894 η Άνι Λοντόντερι ξεκίνησε από τη Βοστώνη με μερικές αλλαξιές ρούχα και ένα περίστροφο με μαργαριταρένια λαβή, για να κάνει τον γύρο του κόσμου με ποδήλατο. Έξυπνη, σπιρτόζα και χαρισματική –η Μπέκι Σαρπ<sup>1</sup> της εποχής της– πήρε πάνω της την υπόθεση της ισότητας των γυναικών. Ήταν το πρότυπο της λεγόμενης «Νέας Γυναίκας», ενός αμερικανικού όρου για τη γυναίκα

και η οποία συμπεριφερόταν ισότιμα με τους άντρες. Το ποδήλατο, που χαρακτηρίστηκε «μηχανή της ελευθερίας» από τον ιστορικό Ρόμπερτ Α. Σμιθ, ενίσχυσε την εικόνα της «Νέας Γυναίκας».

«Η θέση που παίρνει η γυναίκα στο ζήτημα του ντυσίματος είναι σημαντική ένδειξη πως έχει συνειδητοποιήσει ότι δικαιούται όσο και ο άντρας να αποφασίζει η ίδια για τον εαυτό της» είπε η Σούζαν Μπ. Άντονι. Γνώριζε καλά τι έλεγε, αφού ήταν η εξέχουσα σουφραζέτα της εποχής της, η οποία έγινε διάσημη όταν συνελήφθη επειδή ψήφισε στις προεδρικές εκλογές του 1872. Σε μια συνέντευξή της στο *New York Sunday World*, το 1896, είπε:

Θα σας πω τι πιστεύω για την ποδηλασία. Πιστεύω ότι έχει βοηθήσει στη χειραφέτηση της γυναίκας περισσότερο από οτιδήποτε άλλο στον κόσμο. Χαρίζει στη γυναίκα αίσθηση ελευθερίας και αυτάρκειας. Από

---

1 Becky Sharp: η δυναμική, κυνική, κοινωνικά ανερχόμενη αντιπρωίδα του σατιρικού μυθιστορήματος του Μείκπις Θάκερϋ *Vanity Fair* (1847-48). (Σ.τ.Μ.)

τη στιγμή που ανεβαίνει στη σέλα, γνωρίζει ότι δεν μπορεί να τη βλάψει κανείς εκτός κι αν κατέβει από το ποδήλατο, και ξαμολιέται μακριά, η προσωποποίηση της ελεύθερης, ανεμπόδιστης γυναίκας.

Την εποχή που ο Μπουτς και ο Σάντανς κατευθύνονταν προς τη Νότια Αμερική, το ποδήλατο είχε κερδίσει μεγάλη κοινωνική αποδοχή και είχε ριζώσει βαθιά μέσα στο πλέγμα της κοινωνίας. Μέσα σε δέκα χρόνια η ποδηλασία είχε εξελιχθεί από μόδα για λίγους ευκατάστατους αθλούμενους άντρες στην πιο δημοφιλή μορφή μεταφοράς σε όλο τον πλανήτη. Έτσι είναι μέχρι σήμερα.

Το ποδήλατο είναι μία από τις μεγαλύτερες ανακαλύψεις της ανθρωπότητας. Στέκεται εκεί ψηλά μαζί με το τυπογραφικό πιεστήριο, τον ηλεκτρικό κινητήρα, το τηλέφωνο, την πενικιλίνη και το World Wide Web. Οι πρόγονοί μας το θεωρούσαν ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματά τους. Αυτή η άποψη επανέρχεται. Το πολιτισμικό κύρος του ποδηλάτου αρχίζει να ανεβαίνει ξανά. Το μηχανήμα εδραιώνεται περισσότερο στη δυτική κοινωνία, μέσα από τον σχεδιασμό της υποδομής των πόλεων, την οργάνωση των μεταφορών, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, το προφίλ του αθλήματος της ποδηλασίας και τους τρόπους διάθεσης του ελεύθερου χρόνου. Όντως ψιθυρίζεται ότι σήμερα ίσως βρισκόμαστε στην αυγή ενός νέου χρυσού αιώνα του ποδηλάτου.

Το ποδήλατο μπορεί να περιγραφεί με καμιά πενήντα λέξεις: μία ηδονοποιούμενη μηχανή, αποτελούμενη από δύο τροχούς με λάστιχα πεπιεσμένου αέρα, στερεωμένους ο ένας μπροστά από τον άλλο, επάνω σε ένα σκελετό με περιστρεφόμενο εμπρόσθιο πιρούνι, κινούμενη από τα πόδια του αναβάτη που γυρίζουν πεντάλ στερεωμένα με βραχίονες σε έναν οδοντωτό τροχό, ο οποίος συνδέεται μέσω της αλυσίδας με τα γρανάζια του πίσω τροχού. Είναι πολύ απλό. Το ποδήλατο μπορεί να κινηθεί επάνω σε μια σχετικά ομαλή επιφάνεια

με τετραπλάσια ή πενταπλάσια ταχύτητα από αυτή που πετυχαίνουμε με το βάδισμα με την ίδια προσπάθεια, άρα είναι το πιο αποτελεσματικό ανθρωποκινούμενο μέσο μεταφοράς που εφευρέθηκε ποτέ. Ευτυχώς είναι εύκολο να μάθει κανείς ποδήλατο – τόσο εύκολο που το μαθαίνουν πολλοί από τους πιθηκοειδείς εξαδέλφους μας. Και όταν το μάθεις, δεν το ξεχνάς ποτέ.



Κινούμαι με ποδήλατο τις περισσότερες μέρες της ενήλικης ζωής μου. Δεν μπορώ, ωστόσο, να θυμηθώ την πρώτη φορά που καβάλησα ποδήλατο ως παιδί. Υποτίθεται ότι θα πρέπει να θυμάμαι με κάθε λεπτομέρεια εκείνη την αποκαλυπτική στιγμή που όλοι μας ζήσαμε, όταν οι βοηθη-

τικές ρόδες αφαιρέθηκαν σε ένα πρανές στο πάρκο της γειτονιάς μας. Όταν ο πατέρας μου τράβηξε το χέρι του από το τιμόνι, εγώ εκτοξεύτηκα μπροστά κρατώντας μια ισορροπία που ποτέ δεν θα έχανα. Τη στιγμή που έστριβα ασυνείδητα, άρα με αστάθεια, τα σημεία στήριξης του ποδηλάτου κάτω από το κέντρο βάρους του, αντιλήφθηκα για πρώτη φορά τη βασική αρχή: την ισορροπία. Όμως όχι, πολύ φοβάμαι ότι δεν το θυμάμαι. Όπως δεν μπορώ να θυμηθώ το πρώτο μου ποδήλατο.

Το πρώτο ποδήλατο που θυμάμαι είναι ένα μοβ Raleigh Tomahawk, η μικροσκοπική εκδοχή του Chopper. Ακολούθησε ένα Raleigh Hustler: μοβ και αυτό, εφοδιασμένο με λευκό τιμόνι, λευκή σέλα, λευκή φιάλη νερού, λευκούς οδηγούς καλωδίων και λευκά λάστιχα – ήταν, βλέπετε, η δεκαετία του '70. Όταν μεγάλωσα κι άλλο και μου έπεφτε μικρό, η γιαγιά μου χάρισε ένα Dawes παιδικό roadster

τριών ταχυτήτων από πέμπτο χέρι. Σε σύγκριση με το Hustler έμοιαζε με σαράβαλο, όμως «πετούσε». Το καλοκαίρι του 1978, έκανα διάφορες φιγούρες μ' αυτό στη γειτονιά από το πρωί ως το βράδυ. Οι γονείς μου έλεγαν ότι είχα προσβληθεί από τον ιό του ποδηλάτου. Την επόμενη άνοιξη απέκτησα ένα Viking racer δέκα ταχυτήτων, ένα μαύρο καθαρόαιμο. Ήταν στη βιτρίνα του ποδηλατάδικου, όταν πήγα να το πάρω. «Έχετε κάνει ποτέ ποδήλατο;» έγραψε ο Τζακ Λόντον. «Ιδού κάτι για το οποίο αξίζει να ζεις!... Να κρατάς σφιχτά το τιμόνι και να τρέχεις με ορμή σε μικρούς και μεγάλους δρόμους, πάνω σε σιδηροτροχιές και γέφυρες, να περνάς προσεκτικά μέσα από τον κόσμο και να αναρωτιέσαι συνέχεια πότε θα τσακιστείς. Δεν είναι καταπληκτικό;» Έτσι ένιωθα όταν ήμουν πάνω στο αγωνιστικό μου Viking. Στα δώδεκά μου χρόνια είχα επιτέλους αποκτήσει φτερά.

Όταν κάποτε προσγειώθηκα, ήμουν πλέον έφηβος. Το μικρόβιο –να καβαλάω συνέχεια ποδήλατα με ερωτικό πάθος– εξαφανίστηκε. Εγκατέλειψα τις ρυθμικές διακυμάνσεις των δύο τροχών για τους ρυθμικούς ήχους τού «Two tone». Φυσικά, κυκλοφορούσα ακόμη με ποδήλατο. Ακολούθησαν τρία ταλαίπωρα αγωνιστικά που ποτέ δεν αγάπησα. Στις αρχές της τελευταίας χρονιάς μου στο πανεπιστήμιο, ο συγκάτοικός μου εμφανίστηκε με ένα κόκκινο tandem<sup>2</sup>. Το τεστάραμε χρονομετρώντας τα φεγγαρόφωτα βράδια σε πλατείες γεωργιανού ρυθμού. Το ποδήλατο ήταν τόσο αυθεντικό και τόσο κόκκινο. Το ονομάσαμε «Ότις».

Το 1990, αγόρασα το πρώτο μου ποδήλατο βουνού, ένα αξιόπιστο, βρετανικής κατασκευής, χωρίς αναρτήσεις Saracen Sahara. Ταξίδεψα με αυτό από το Κάσγκαρ της Κίνας ως το Πεσαβάρ του

---

2 Tandem ονομάζεται το ποδήλατο για δύο αναβάτες. Και οι δύο κάνουν πεντάλ. (Σ.τ.Ε.)



Πακιστάν, διασχίζοντας τα Όρη Καρακοράμ και το Χίντου Κους (μια οροσειρά μήκους 800 χιλιομέτρων που απλώνεται μεταξύ του κεντρικού Αφγανιστάν και του βόρειου Πακιστάν). Όταν αργότερα δικηγούρα στο Λονδίνο, το Saracen δεν με πηγαινόεφερε απλώς, αλλά συμβόλιζε τη ζωή πέρα από το ριγέ κοστούμι. Μετά μου το έκλεψαν. Ακολούθησε μια σειρά από ποδήλατα βουνού: ένα Kona Lava Dome, δύο Specialized Stumpjumpers, ένα Kona Explosif και άλλα. Μου τα έκλεψαν όλα. Κάποτε κλάπηκαν δύο μέσα σε ένα Σαββατοκύριακο. Έκανα εκδρομές με αυτά κατά μήκος της Ridgeway<sup>3</sup>, στο Dartmoor και την περιοχή των λιμνών, όμως κυρίως εξερευνούσα τα περίχωρα της πόλης.

Ένα χειμωνιάτικο σαββατιάτικο απόγευμα του 1995, μπήκα στο Roberts Cycles, ένα θρυλικό εργαστήριο κατασκευής σκελετών, και παράγγειλα ένα σκελετό για εκδρομικό ποδήλατο μεγάλων αποστάσεων. Το ονόμασα «Μανάναν» από τη μυθική κέλτικη μορφή Μανάναν μακ Λιρ, προστάτη της Νήσου Μαν όπου μεγάλωσα. Μ' αυτό διέσχισα τις ΗΠΑ, την Αυστραλία, τη νοτιοανατολική Ασία, την ιν-

---

3 Η Ridgeway ή αρχαία trackway περιγράφεται ως ο παλαιότερος δρόμος της Βρετανίας. (Σ.τ.Μ.)

δική ενδοχώρα, την κεντρική Ασία, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη, δηλαδή έκανα τον γύρο του κόσμου. Ο αμερικανός μηχανικός ποδηλάτων Λέναρντ Ζιν έγραψε: «Συμφιλιώσου με την υφήλιο. Αν δεν μπορείς να το κάνεις αυτό, συμφιλιώσου με το ποδήλατό σου». Ύστερα από τρία χρόνια και 40.000 χιλιόμετρα το κατάφερα.

Σήμερα το Μανάναν κρέμεται στον τοίχο της αποθήκης μου. Έχω άλλα πέντε ποδήλατα: ένα ασάλινο ηλικίας δέκα ετών Specialized Rockhopper, το οποίο τροποποιώ συνέχεια ώστε να είναι κατάλληλο για χρήση στην πόλη. Το παλιό μου ποδήλατο δρόμου, για χειμωνιάτικες περιπλανήσεις, είναι ένα συνονθύλευμα εξαρτημάτων πάνω σε ένα σκελετό Nervex από αλουμίνιο, με πιρούνι Ambrosio από ανθρακονήματα. Το καινούργιο μου ποδήλατο δρόμου είναι ένα Wilier, με στιλπνό σκελετό από ανθρακονήματα, σε ιταλικό ντιζάιν, κατασκευασμένο στην Τσιβάν. Το παλιό μου ποδήλατο βουνού είναι ένα Schwinn. Το καινούργιο μου ποδήλατο βουνού είναι η πιο πρόσφατη αγορά μου: ένα εξαιρετικά ελαφρύ Felt από αλουμίνιο, ένα cross-country ποδήλατο<sup>4</sup> χωρίς οπίσθια ανάρτηση, ιδανικό για τα μονοπάτια του Μπρέκον Μπίκονς όπου ζω και κάνω ποδήλατο.

Αυτός ο μικρός στόλος από πολυχρησιμοποιημένα ποδήλατα καλύπτει τις βασικές μου ανάγκες. Όμως μου λείπει κάτι ουσιώδες. Όπως δεκάδες χιλιάδες σύγχρονοι ποδηλάτες με χρηστικά μηχανήματα, συνειδητοποιώ ότι υπάρχει ένα μεγάλο κενό στην αποθήκη

---

4 Τα ποδήλατα βουνού τύπου cross-country (xc) είναι ποδήλατα ελαφριά, με διπλή (εμπρόςθια-οπίσθια) ή μονή (εμπρόςθια μόνο) ανάρτηση μέγιστης διαδρομής 120 mm. Η σχεδίασή τους τους επιτρέπει γρήγορη κίνηση σε ανηφορικό και κατηφορικό ανώμαλο έδαφος, στο οποίο ο ποδηλάτης θα συναντήσει μικρής δυσκολίας εμπόδια και χαμηλού ύψους άλματα. Τα ποδήλατα αυτής της κατηγορίας τα συναντάμε και στους Ολυμπιακούς Αγώνες. (Σ.τ.Ε.)



όπου φυλάω τα ποδήλατα, ένας χώρος για κάτι άλλο, κάτι ιδιαίτερο. Έχω μια σχέση ζωής με το ποδήλατο, όμως κανένα από αυτά που διαθέτω δεν με «γεμίζει» απόλυτα.

Οδηγώ ποδήλατο επί τριάντα έξι χρόνια. Σήμερα, χρησιμοποιώ το ποδήλατο για να πηγαίνω στη δουλειά μου, να πετάγομαι αποδοκιμαστικά, να διατηρούμαι σε φόρμα, να ευχαριστιέμαι τον αέρα και τον ήλιο, να πηγαίνω για ψώνια, να δραπετεύω όταν ο κόσμος μου τη σπάει, να απολαμβάνω τη σωματική και συναισθηματική συντροφικότητα που σου δίνει η ποδηλασία με φίλους, για να ταξιδεύω, να μην τρελαθώ, να την κοπανάω από το σπίτι με τα παιδιά μου, για πλάκα, για να ζω στιγμές σπάνιας ομορφιάς, ενίοτε να εντυπωσιάσω κάποιον, να κινδυνεύσω και να τρομάξω και για να ακούσω τον γιο μου να γελάει. Καμιά φορά κάνω ποδήλατο απλώς για να κάνω ποδήλατο. Είναι ένα ευρύ φάσμα από πρακτικούς, σωματικούς και συναισθηματικούς λόγους με κοινό σύνδεσμο το ποδήλατο.

Χρειάζομαι καινούργιο ποδήλατο. Θα μπορούσα να χρεώσω με 3.000 λίρες την πιστωτική κάρτα μου για ένα μαζικής παραγωγής αγωνιστικό ποδήλατο από ανθρακονήματα ή τιτάνιο. Θα μπορούσα να ανεβοκατεβαίνω τους λόφους με μια υπέροχη ολοκαίνουργια μηχανή, αύριο κιόλας. Είναι δελεαστικό, πολύ δελεαστικό. Όμως δεν είναι σωστό. Όπως πολλοί άνθρωποι, έχω απογοητευτεί από τον κύκλο αγοράς πραγμάτων που είναι σχεδιασμένα για να αντικατασταθούν σύντομα. Θέλω να σπάσω τον κύκλο με αυτό το ποδήλατο. Θα το καβαλάω για τριάντα χρόνια ή και περισσότερο κι επιθυμώ ν' απολαύσω τη διαδικασία απόκτησής του. Θέλω το καλύτερο ποδήλατο που σκάνει η τσέπη μου και θέλω να γεράσω μαζί του. Άλλωστε θα ξοδέψω αυτό το ποσό μόνο μία φορά. Απαιτώ κάτι περισσότερο από ένα καλό ποδήλατο. Για να εξηγηθώ, θέλω ένα ποδήλατο που δεν μπορείς να αγοράσεις στο Ίντερνετ. Ένα ποδήλατο που δεν

μπορείς να αγοράσεις πουθενά. Οποιοσδήποτε χρησιμοποιεί τακτικά ποδήλατο και έχει έστω και την πιο αμυδρή αίσθηση σεβασμού και αγάπης για το άτι του, θα καταλάβει αυτή τη λαχτάρα. Θέλω το δικό μου ποδήλατο!



Χρειάζομαι μια μαγική μηχανή που να αντικατοπτρίζει κατά κάποιον τρόπο την ποδηλατική ιστορία μου και να εκφράζει τις ποδηλατικές φιλοδοξίες μου. Θέλω μαστοριά, όχι τεχνολογία. Θέλω το ποδήλατο να φτιαχτεί από ανθρώπινα χέρια. Θέλω ένα ποδήλατο με προσωπικότητα, που δεν θα γίνει ποτέ το περσινό μοντέλο. Θέλω ένα ποδήλατο που να δείχνει την εκτίμησή μου για την

παράδοση, την κληροδοτούμενη γνώση και τη γοητεία των ποδηλάτων. Το γαλλικό χαϊδευτικό για το ποδήλατο είναι «La Petite Reine». Θέλω κι εγώ τη μικρή μου βασίλισσα.

Ξέρω από πού ν' αρχίσω. Ο σκελετός του ποδηλάτου θα φτιαχτεί επί παραγγελία στο χέρι από έναν τεχνίτη κατασκευαστή σκελετών. Λίγοι γνωρίζουν ότι μπορείς να αποκτήσεις ένα σκελετό σχεδιασμένο ώστε να ταιριάζει στο σώμα σου και ρυθμισμένο στον τρόπο που κάνεις ποδήλατο σε χαμηλότερη τιμή από ό,τι πολλά εξωτικά, μαζικής παραγωγής, πλαίσια που πουλιούνται στα μαγαζιά. Πριν από εξήντα χρόνια, κάθε μεγάλη πόλη στη βόρεια Ιταλία, τη Γαλλία, το Βέλγιο και την Ολλανδία είχε τουλάχιστον έναν κατασκευαστή σκελετών. Στη Βρετανία, όπου υπήρχε μικρότερη αποκέντρωση, οι μεγάλες πόλεις είχαν ντουζίνες κατασκευαστές σκελετών. Ενώ μια χούφτα από γιγαντιαίες βιομηχανίες, όπως η Rudge-Whitworth, η Raleigh και η BSA στη Βρετανία, η Bianchi

στην Ιταλία και η Peugeot στη Γαλλία, παρήγαγαν ποδήλατα για τις μάζες, μικροί κατασκευαστές σκελετών έφτιαχναν ποδήλατα για μέλη ποδηλατικών λεσχών, αθλητές που έτρεχαν σε κούρσες, ποδηλάτες μεγάλων αποστάσεων και για ειδήμονες. Αυτοί οι μάστορες κατασκεύαζαν μερικές ντουζίνες σκελετών τον χρόνο, με μεγάλη προσοχή στη λεπτομέρεια και τις φιοριτούρες. Ο Τιμ Χίλτον στο *Ένα ακόμα χιλιόμετρο και πάμε για ντους*, ένα τρυφερό χρονικό της μεταπολεμικής ποδηλατικής σκηνής, χαρακτήρισε αυτά τα χειροποίητα πλαίσια «βιομηχανική λαϊκή τέχνη». Τα απλά εργαλεία – λίμες, σιδηροπρίονα, καμινέτα συγκόλλησης και μια συσκευή που κρατούσε τους σωλήνες ενώ γινόταν η συγκόλληση– καθιέρωσαν τους κατασκευαστές σκελετών ως συνεχιστές μιας καινοτόμου, καλλιτεχνικής κουλτούρας που χρονολογείται από την αυγή της παραγωγής ποδηλάτων. Ακόμα και η Raleigh ξεκίνησε από ένα μικρό εργαστήριο φτιάχνοντας τρία ποδήλατα την εβδομάδα το 1888.

Το 1951, η Raleigh κατασκεύαζε 20.000 κομμάτια την εβδομάδα. Στις αρχές του '50 η ποδηλατική παραγωγή στην Ευρώπη άγγιξε ιλιγγιώδη ύψη. Μόνο στη Βρετανία υπήρχαν 12 εκατομμύρια τακτικοί ποδηλάτες. Παράλληλα με τις μεγάλες βιομηχανίες, γνώρισαν ακμή και οι κατασκευαστές ποδηλάτων στις μικρές πόλεις. Οι συλλέκτες σήμερα θυμούνται μόνο τα ονόματά τους. Ο Μείτζορ Νίκολς και ο Ρον Κούπερ στη Βρετανία, ο Αλέξ Σινγκέρ και ο Ρενέ Χερς στη Γαλλία, ο Φαλιέρο Μάζι και ο Φρανσέσκο Γκαλμότσι στην Ιταλία ήταν μόνο μερικοί από τους εκατοντάδες που υπήρχαν.

Ως το τέλος της δεκαετίας του '50, το ποδήλατο ήταν το κύριο μέσο μετακίνησης για την εργατική τάξη σε όλη την Ευρώπη. Στη Βρετανία, επίσης, η ποδηλασία ήταν η μεγαλύτερη δραστηριότητα αναψυχής. Τα Σαββατοκύριακα οι πόλεις άδειαζαν από νέους ανθρώπους. Η βρετανική εξοχή, που είχε ήδη εμπνεύσει κατά κόρον διαφη-

μιστές και συγγραφείς, κατακλυζόταν από ενθουσιώδεις ποδηλάτες σε αναζήτηση βουκολικής ευδαιμονίας.

Όμως πλησίαζε ο καιρός του αυτοκινήτου. Οι πωλήσεις ποδηλάτων στη Βρετανία από 3,5 εκατομμύρια το 1955 έπεσαν στα 2 εκατομμύρια το 1958. Το Μίνι βγήκε στην αγορά το 1959. Οι μικροί κατασκευαστές σκελετών άρχισαν να εξαφανίζονται. Υπήρξε μια σύντομη αναβίωση στη δεκαετία του '70, όταν η πετρελαϊκή κρίση δημιούργησε έκρηξη της ζήτησης στις ΗΠΑ. Για μερικά χρόνια οι Αμερικανοί αγόραζαν σαν τρελοί ελαφριά αγωνιστικά πλαίσια από τη Βρετανία και την Ιταλία. «Ψωνισμένοι» νεαροί διέσχιζαν τον Ατλαντικό για να μάθουν την τέχνη της κατασκευής σκελετών στο Λονδίνο και το Μιλάνο. Ο Ρίτσαρντ Σαχς, ο Μπεν Σερότα και ο Πίτερ Γουίτγκλ—ένα είδος αγίας τριάδας των αμερικανών κατασκευαστών σκελετών, σήμερα— όλοι μαθήτευσαν κοντά στην κάποτε διάσημη Γουίτκομπ Σάικλς, στο Ντέπφορντ στο νοτιοανατολικό Λονδίνο, τη δεκαετία του '70.

Στα μέσα της δεκαετίας του '70, η πολιτισμική αξία του ποδηλάτου είχε υποβαθμιστεί πολύ. Δεν το έβλεπαν πια ως έναν έγκυρο τρόπο μεταφοράς. Ήταν ένα παιχνίδι ή ακόμα χειρότερα κάτι ενοχλητικό. Αυτή η άποψη άρχισε να αναθεωρείται στην εποχή μας. Όταν δούλευα ως δικηγόρος στο Λονδίνο, στις αρχές της δεκαετίας του '90, πήγαινα στο γραφείο με το ποδήλατο. Οι περισσότεροι με θεωρούσαν, στην καλύτερη περίπτωση, εκκεντρικό. Διέσχιζα καθημερινά το Χάιντ Παρκ και γνώριζα με τα μικρά τους ονόματα τους περισσότερους από τους άλλους ποδηλάτες, καθώς ήμασταν τόσο λίγοι. Υπήρχε μια έκδηλη αίσθηση αντιπαλότητας των ποδηλατιστών με τους αυτοκινητιστές στους δρόμους της πόλης. Οι μηνιαίες μαζικές ποδηλατοδρομίες ήταν στην ουσία αναρχικές εκδηλώσεις, που συχνά κατέληγαν σε συγκρούσεις με την αστυνομία. Οι αποστεωμένοι

ποδηλάτες με το ανδρόγυνο look (οι λεγόμενοι heroin chic) ήταν οι μπροστάρηδες. Έσχιζαν σαν μαχαίρι το μποτιλιάρισμα και χώνονταν σαν σφήνες στα μικρά κενά, μαστουρωμένοι από τα καυσαέρια και την μπόχα των εξαγωγισμένων αυτοκινητιστών.

Το ποδηλατάδικο κοντά στο Χόλμπορν, όπου ήμουν πελάτης, ήταν ένα από τα αγαπημένα στέκια αυτής της τάξης των πολεμιστών-ποδηλατιστών. Το βράδυ μιας Παρασκευής πέρασα αποκεί μετά τη δουλειά μου, για να πάρω το ποδήλατό μου. Είχε σπάσει ένας από τους βραχίονες της πεταλιέρας. Ο μηχανικός έβγαλε το ποδήλατο έξω από το συνεργείο, περνώντας μπροστά από τρεις τυπάδες που μοιράζονταν ένα κουτί μπίρα. Ο παλιός βραχίονας, ένα κομμάτι αλουμίνιο, ήταν κολλημένος στο τιμόνι μου με συγκολλητική ταινία.

«Τι να το κάνω αυτό;» ρώτησα, δείχνοντας τον παλιό βραχίονα. Κοίταξα τον μηχανικό, που κοίταξε τα παιδιά, που κοίταξαν τον μηχανικό, που κοίταξε εμένα. Υποτίθεται ότι θα πρέπει να το ήξερα, παρόλο που φορούσα γκρι ριγέ κοστούμι. Ύστερα από μεγάλη παύση, ο μεσαίος με κοίταξε με τα άγρια μάτια του και είπε: «Το χώνεις μέσα στο παρμπρίζ ενός γαμημένου αυτοκινήτου!»

Όταν μετακόμισα στο Μπρέκον Μπίκονς της Ουαλίας, πριν από εφτά χρόνια, έμαθα κι άλλα για την πολιτισμική αξία του ποδηλάτου. Στην πόλη υπήρχε τουλάχιστον, ήδη, μια ολοένα και αυξανόμενη μερίδα ανθρώπων που αναγνώριζε τα πλεονεκτήματα της ποδηλασίας για την υγεία και τη μεταφορά. Στην ύπαιθρο ανέβαινες σε ποδήλατο μόνο αν σου αφαιρούσαν την άδεια οδήγησης. Για έναν Ουαλό αγρότη δεν υπήρχε άλλος λόγος. Τελεία και παύλα. Οι ντόπιοι με έβλεπαν να πηγαινοέρχομαι καθημερινά με ποδήλατο στο Αμπεργκάβενι και με κοίταζαν με απορία.

Πέντε μήνες μετά τη μετακόμισή μου, μια Παρασκευή βράδυ, βρισκόμουν στην τοπική παμπ πάνω στην πλαγιά του λόφου. Ένας κτηματίας, του οποίου γνώριζα μόνο το όνομα, με γράπωσε από τον ώμο και με πήγε σε μια γωνιά του μπαρ. «Σε βλέπω με το ποδήλατο» μου είπε. «Πότε θα πάρεις πίσω την άδειά σου, φίλε;» Του εξήγησα ότι δεν μου είχαν αφαιρέσει την άδεια, αλλά ότι είχα επιλέξει να χρησιμοποιώ ποδήλατο σε καθημερινή βάση, επειδή, απλούστατα, το έκανα κέφι. Μου έκλεισε το μάτι και χτύπησε τη μύτη του με το ροζιασμένο του δάχτυλο. Ύστερα από ένα χρόνο, μια Παρασκευή βράδυ στην παμπ, ο ίδιος αγρότης με πήγε ξανά πιο πέρα. Αυτή τη φορά το βλέμμα του ήταν σκληρό. «Ακόμα κάνεις ποδήλατο, μικρέ» είπε. «Παρατραβάει η αφαίρεση της άδειας. Για πες μου... Μήπως έκανες τίποτα κακό μέσα στο αμάξι; Μπας και σκότωσες κανένα παιδί;»

Οι καλύτεροι κατασκευαστές σκελετών έχουν περισσότερα κοινά με τους τεχνίτες που φτιάχνουν τα ρολόγια Patek Philippe, τις κιθάρες Monteleone ή τα πουκάμισα Borelli παρά με τους μεγάλους παραγωγούς που χρησιμοποιούν πλαίσια από άνθρακα και αλουμίνιο φτιαγμένα σε εργοστάσια της Άπω Ανατολής. Κάποτε, όχι και τόσο παλιά, ό,τι μας ανήκε είχε πάνω του τη μαστοριά, ακόμα και τον ιδεαλισμό του ανθρώπου που το έφτιαχνε. Του σιδερά που σφυρηλατούσε τα εργαλεία μας, του τσαγκάρη, του μαραγκού, του αμαξουργού, της μοδίστρας και του ράφτη που έραβαν τα ρούχα μας. Διατηρούμε τα πράγματα που είναι ομορφοφτιαγμένα, αυτά που με τον καιρό αποκτούν αξία για μας και πλουτίζουν τις ζωές μας όταν τα χρησιμοποιούμε. Ο σκελετός είναι η ψυχή του ποδηλάτου. Ο σκελετός του ποδηλάτου μου θα φτιαχτεί μόνο μία φορά, από ατσάλι.

Το ποδήλατο θα μοιάζει με αγωνιστικό, αλλά θα ρυθμιστεί έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ποδηλατικές ανάγκες μου. Ας πούμε ότι θα είναι ένα ποδήλατο για γενική ποδηλασία. Δεν θα τρέξω με αυτό

σε αγώνες, αλλά θα το καβαλάω τακτικά και θα τρέχω γρήγορα. Θα γυρίσω πάνω κάτω με αυτό το Μπρέκον Μπίκονς και όλη τη Βρετανία. Θα διανύσω μεγάλες αποστάσεις με τους φίλους μου και με άλλους λάτρεις του σπορ. Θα διασχίσω κατά μήκος τα Πυρηναία, θα περάσω μέσα από το Κολ ντι Γκαλιμπιέ, θα ανέβω στο Μοντ Βεντού και θα κατέβω το Πασίφικ Κόουστ Χαϊγουέι. Όταν θα έχω τις μαύρες μου, θα πηγαίνω με αυτό στη δουλειά. Και όταν θα γίνω εβδομήντα χρόνων, θα πηγαίνω με αυτό στην παμπ.

Τα εξαρτήματα –το τιμόνι, ο λαιμός, το πιρούνι, τα ποτήρια, τα κέντρα των τροχών, οι ακτίνες, οι ζάντες, η μεσαία τριβή, η κασέτα του ελεύθερου πεντάλ, οι δίσκοι, η αλυσίδα, τα ντεραγέρ, οι δισκοβραχιόνες, τα φρένα, τα πετάλια και η σέλα– θα επιλεγούν έτσι ώστε να ταιριάζουν στον σκελετό. Δεν θα είναι τα πιο ελαφριά ή τα πιο κομψά εξαρτήματα της αγοράς. Όμως θα είναι τα πιο καλοφτιαγμένα. Οι τροχοί θα είναι χειροποίητοι. Θα επισκεφτώ εργαστήρια και εργοστάσια στην Ιταλία, την Αμερική, τη Γερμανία και τη Βρετανία για να παραγγείλω όλα τα εξαρτήματα που θέλω να έχει το ποδήλατό μου. Το καθένα χωριστά θα είναι κάτι ιδιαίτερο. Όλα μαζί θα είναι το ποδήλατο των ονείρων μου.

Το ποδήλατο μου σώζει τη ζωή κάθε μέρα. Αν έχεις βιώσει ποτέ μια στιγμή δέους ή ελευθερίας πάνω σε ένα ποδήλατο· αν έχεις ποτέ δραπετεύσει από τη θλίψη πάνω σε δύο τροχούς που γυρίζουν ρυθμικά ή αν έχεις αισθανθεί την ελπίδα να ξαναγεννιέται, ενώ ανεβαίνεις στην κορυφή ενός λόφου με ιδρωμένο από την προσπάθεια μέτωπο· αν ποτέ αναρωτήθηκες, ενώ κατεβαίνεις έναν λόφο με το ποδήλατο πετώντας σαν πουλί, αν η γη σταμάτησε να γυρίζει· αν ποτέ, έστω και μία φορά, έκανες ποδήλατο με την καρδιά σου να τραγουδάει κι ένιωσες σαν κοινός θνητός που αγγίζει τους θεούς, τότε μας ενώνει κάτι θεμελιώδες. Τα δίνουμε όλα για το ποδήλατο.

## « Το ποδήλατο μου σώζει τη ζωή κάθε μέρα.

Αν έχεις ποτέ βιώσει μια στιγμή δέους ή ελευθερίας πάνω σε ένα ποδήλατο· αν έχεις ποτέ δραπετεύσει από τη θλίψη πάνω σε δύο τροχούς που γυρίζουν ρυθμικά ή αν έχεις αισθανθεί την ελπίδα να ξαναγεννιέται ενώ ανεβαίνεις στην κορυφή ενός λόφου, με ιδρωμένο από την προσπάθεια μέτωπο· αν ποτέ αναρωπήθηκες, ενώ κατεβαίνεις έναν λόφο με το ποδήλατο πετώντας σαν πουλί, αν η γη στάματσε να γυρίζει· αν ποτέ, έστω και μία φορά, έκανες ποδήλατο με την καρδιά σου να τραγουδάει κι ένιωσε σαν κοινός θνητός που αγγίζει τους θεούς, τότε μας ενώνει κάτι θεμελιώδες. Τα δίνουμε όλα για το ποδήλατο.» **ΡΟΜΠΕΡΤ ΠΕΝ**

«Πραγματικό διαμάντι... Απολαυστικό.»

ECONOMIST

«Σε ανεβάζει, σε κινητοποιεί, σε εμβολιάζει  
με τον ιό του ποδηλάτου.»

INDEPENDENT

«Αφεθείτε στον ενθουσιασμό, το χιούμορ και  
την αναζωογονητική ευθύτητα του.»

SUNDAY TELEGRAPH

«Μια θεώρηση του κόσμου η οποία αξίζει την ψήφο σας.»

OBSERVER

«Μετά την ανάγνωση αυτού του βιβλίου η χαρά που προσφέρει  
μια βόλτα με το ποδήλατο είναι ακόμα μεγαλύτερη.»

SUNDAY TIMES

ISBN 978-960-501-669-2



9 789605 016692

ΒΟΗΘ. ΚΩΔ. ΜΗΧ/ΣΗΣ 5669