

200 LAT HISTORII ROWERU

1800-1830

WYNALEZIENIE PIERWSZEGO ROWERU



Niewiele wiadomo o istnieniu rowerów przed XIX wiekiem, natomiast faktem jest, że pierwszy rower został wynaleziony w 1817r. przez barona Karla von Drais z Niemiec. Nazywano go Laufmaschine, czyli po niemiecku „maszyną do biegania”. Został opatentowany w 1818r., jako pierwszy dwukołowy środek transportu napędzany i sterowany przez człowieka. Pomysł podchwycili inni wynalazcy, zwłaszcza Denis Johnson z Londynu, który stworzył nowszą i ulepszoną wersję pierwotnej maszyny do biegania. Rower Denisa Johnsona był wykonany z drewna, miał sterowane przednie koło i za zadanie skrócić

czas podróży o połowę. Ten dwukołowy wynalazek nie posiadał jednak pedałów i jeżdżący musieli napędzać go stopami, by zjechać po zboczu i jednocześnie utrzymać równowagę. Potocznie zwany koniem na patyku (tak, jak zabawka dla dzieci) lub rowerem biegowym, a oficjalnie welocypedem, swoim kształtem przypominał dzisiejsze rowery o dwóch kołach.

OD ZABAWY DO WYNAŁAZKU

W latach 1818 - 1820, w Europie Zachodniej oraz Ameryce Północnej zapanowała moda na posiadanie welocypedu, który postrzegany był jako prawdziwy symbol nowoczesności, zwłaszcza wśród elit Londynu. Jednak w ciągu następnych lat jego popularność znacznie spadła, a niektóre miasta wprowadziły nawet zakaz używania go, ze względu na liczbę potrąceń pieszych w czasie jazdy. W ciągu następnych dziesięcioleci, welocyped wielokrotnie zmieniał swój kształt, pozostając jednak nadal pojazdem napędzanym przez człowieka. Nowe modele, posiadające trzy lub cztery koła, były zwane tricyklami lub kwadrycyklami, miały różnorodne formy i kształty i były wyposażone w dodatkowe urządzenia, takie jak pedały i korbki ręczne. Pojedynczych pedałów używano zanim wynaleziono łańcuchy do rowerów, by ustawić pedały napędzające rower z dala od piasty koła napędowego.

1840-1870

„ŁAMACZ KOŚCI”



W latach 60. XIX wieku, Pierre Michaux, założyciel firmy Michaux, opracował pierwszy dwukołowy rower, który posiadał pedały oraz korby obrotowe na przednim kole, umożliwiając poruszanie się dzięki pedałowaniu. Przez jakiś czas wynalazek Pierre'a Michauxa stał się niezwykle popularny i modny. Miał jednak pewne wady. Sztywne metalowe ramy i żelazne opony sprawiały, że był bardzo niewygodny w użyciu, a ponadto bardzo ciężki, ważył około 45 kg. Ten typ rowerów nazywany był „łamaczem kości”, jak sama nazwa wskazuje, był bardzo nieporęczny i trudny w obsłudze, pomimo wyposażenia go w siedzenia podtrzymywane na sprężynach. Wsiadanie było równie

niepraktyczne, gdyż rowerzysta musiał biec obok roweru, a następnie szybko wskoczyć na siodło. Zaczęto wprowadzać do niego poprawki i tak metalowe koła zostały zastąpione gumowymi oponami oraz dodano łożyska kulkowe, by zwiększyć ruch pedałów. W tym czasie trzy i czterokołowe welocypedy również stawały się popularne, przyspieszając próby rozwoju skutecznego środka transportu.

CHIŃSKI HIT

I choć dziś Chiny uważane są za stolicę rowerzystów, po raz pierwszy rower został w nich użyty w latach 60. XIX wieku, przez urzędnika chińskiego o nazwisku Bin Chun, który widział welocypedy pędzące ulicami Paryża w czasie swojego pobytu w tym mieście. Kontrolowane przez państwa zachodnie Chiny niechętnie patrzyły na jeszcze jeden obcy wynalazek i nie chciały z niego korzystać. Pod koniec XIX wieku, rowerami po Szanghaju poruszali się głównie cudzoziemcy, miejscowa ludność wołała lektyki i riksze, wynalezione w 1870. Chińczyk poruszający się po mieście sam, lub co gorsza spocony, nie był społecznie akceptowany. Jednak, pomimo początkowych niechęci do roweru, Bin Chun otworzył Chinom oczy na nowy sposób poruszania się po mieście.

WIKTORIAŃSKI WYNALAZEK



W latach 1869 - 1880 wzrosło zapotrzebowanie na rowery, które byłyby szybsze i jeździły na dłuższych dystansach. Do końca lat 80. XIX wieku producenci stale powiększali przednie koło, aż osiągnęło ono gigantyczne rozmiary. Nowy rower z olbrzymim przednim kołem był nazywany „bicyklem”, gdyż wyglądał jak wielka brytyjska moneta ciągnąca za sobą mniejszą monetę. Nazywany także „wysokim kołem” oraz „zwykłym rowerem”, bocykl szybko zyskał popularność, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii oraz Stanach Zjednoczonych. Dzięki kolejnym unowocześnieniom, stał się lżejszy i wygodniejszy w użyciu. Konstrukcja koła została wzmocniona szprychami i łożyskami kulkowymi. I choć jego popularność nie trwała długo, stał się symbolem wypoczynku w Anglii okresu późnowiktorianańskiego.

Wyróżniające go wysokie koło nie było praktyczne, co zapobiegło jego dalszemu rozwojowi. Prowadzenie go było utrudnione, a pokonywanie przeszkód na drodze bardzo niebezpieczne, gdyż rowerzysta mógł łatwo z niego spaść i uderzyć głową o bruk. Dlatego też rowerzyści musieli uczyć się, jak poprawnie upadać z bocykla.

KOBIETA NA ROWERZE

Pomimo udoskonaleń, takich jak wypełnione powietrzem gumowe opony oraz hamulce, bocykl wkrótce wyszedł z użycia. Pod koniec XIX wieku „bezpieczny rower”, z dwoma kołami tego samego rozmiaru, był jednym z najważniejszych osiągnięć ewolucji roweru. Stał się punktem odniesienia dla współczesnego roweru, gdyż wyposażony był w pedały napędzające tylne koło za pomocą łańcucha i koła zębatego, a także w kierownicę i widelec podtrzymujący przednie koło, które są nadal używane we współczesnych rowerach. Tę erę jeżdżenia rowerem nazywano „złotym wiekiem” lub „rowerowym szaleństwem”. Rower wywarł także dalekosiężny wpływ na rolę kobiet w społeczeństwie, przez co był nazywany „maszyną wolności”. Kobieta potrafiąca jeździć na rowerze mogła się przemieszczać z miejsca na miejsce tak samo jak mężczyźni. Stąd wynikała potrzeba noszenia bardziej praktycznej odzieży, gdyż gorsety, długie i ciężkie spódnice, halki czy kloszowane halki, charakterystyczne dla okresu wiktoriańskiego, ograniczały ruchy w czasie jazdy na rowerze. Nowy środek transportu spowodował pojawienie się bardziej praktycznej i nie typowo kobiecej odzieży, luźnych spodni oraz spódnico-spodni.

POSTĘP SAMOCHODOWY

W tym okresie bardziej niż rowerem zaczęto interesować się samochodem, który był wówczas postrzegany jako supernowoczesny środek transportu. Po złotych latach 20., nadszedł okres Wielkiego Kryzysu Gospodarczego. Świat zanurzył się w II Wojnie Światowej, toczącej się w latach 30. i 40., a potem w Zimnej Wojnie w latach 50. W latach 50. i 60. rządził niepodzielnie samochód, a na rowerach jeździły głównie dzieci. Rowerzyści jeżdżący po mieście często byli znieważani przez kierowców samochodów, gdyż to samochód stał się preferowaną formą transportu. Natomiast w Chinach lat 20. rozpoczęła się moda na jazdę rowerem i zaczęły powstawać pierwsze linie produkcyjne wytwarzające rowery. Gdy w 1949 Chiny stały się państwem komunistycznym, rządząca partia komunistyczna zdecydowała, że to rower stanie się głównym środkiem transportu miejskiego. Większość Chińczyków przemieszczała się z domu do pracy na rowerze. W 1958 roku, Chiny produkowały ponad milion rowerów miejskich rocznie. Do dziś Chiny pozostają głównym producentem rowerów, wytwarzając około 60% rowerów sprzedawanych na całym świecie.



POWRÓT FRANCUSKIEGO WYŚCIGU

I choć znany na świecie francuski wyścig kolarski organizowano już na przełomie XIX i XX wieku, w czasie II Wojny Światowej nie mógł się odbywać. Powrócił on w 1947r. Wojna i długa przerwa w organizacji wyścigu spowodowały, że był on na ustach wszystkich, a rozważaniem kto wygra nie było końca. W wyścigu zabroniono udziału zespołom kolarskim z Niemiec i Włoch (Francja pozostawała w stanie wojny z Włochami). Trasa składała się z około 25 etapów i przebiegała przez Francję, Luksemburg i Belgię, a zwycięzcą był ten, kto dotarł do mety w najkrótszym czasie. Podział trasy na etapy miał miejsce do lat 80. W 1953 roku wprowadzono system punktowy, a kolarze zaczęli nosić zielone koszulki (kolor zawdzięczały sponsorowi wyścigu, producentowi kosiarek do trawy).



ROWER W FILMIE I BMX

Po Wielkim Kryzysie i wojnach, przyszedł czas na wyzwolone lata 60. oraz psychodeliczne lata 70. To jedne z ważniejszych dekad w naszej historii, okres obietnic i nadziei, wolności w modzie, sztuce i muzyce, propagowany przez pokolenie, które nie bało się przekraczać granic. Kobiety stały się bardziej wyzwolone i zaczęły nosić minispódniczki. Okres ten wywarł trwały wpływ na rozwój roweru. W połowie lat 60. w USA nastąpił gwałtowny wzrost popularności roweru, na nieznaną dotąd skalę. Okres ten trwał do połowy lat 70. Nazywano go „rowerową hossą”. Wraz z rosnącą świadomością jak ważne jest uprawianie sportu, sprzedaż rowerów podwoiła się w latach 1960 - 1970, by po raz kolejny dwukrotnie wzrosnąć w okresie 1971 - 1975. Wtedy też powstał pierwszy BMX, inspirowany wzorcami mistrzów wyścigów motocyklowych, który szybko zyskał na popularności. Jego pojawienie się w kultowych filmach, typu E.T., Karate Kid oraz BMX Bandits, obok jazdy na BMX w stylu wolnym, przyczyniło się do wzrostu jego popularności wśród młodzieży.

ROWERY MTB

Można by się powiedzieć, że kolarstwo górskie istniało od czasu wynalezienia roweru, przecież w XIX wieku nie było wielu brukowanych dróg. Jednak to na początku lat 80. XX wieku zaczęto produkować rowery górskie na skalę masową. Wzorując się na projekcie wykonanym w latach 70. przez grupę hipisów z Kalifornii, rowery te zostały zaprojektowane do jazdy po każdym terenie i używane głównie do jeżdżenia po górskich szlakach, bezdrożach, na przełaj i po trudnym terenie. Ich pierwsze modele były niewygodnymi „łamaczami kości”, tak jak ich pierwowzór, gdyż były wykonane z ciężkiego materiału i nie miały zawieszania. W latach 80. producenci rowerów zaczęli dodawać nowoczesne, lekkie materiały, takie jak aluminium, amortyzatory oraz widelce. Typowe opony w rowerze górskim są szerokie i rowkowane, by pomóc utrzymać równowagę i zagwarantować „pryczepność” na drodze.

**2000-DO DZIŚ****ROWER, ODZIEŻ ROWEROWA I ŚRODOWISKO**

Obecnie wiele miast na całym świecie wspiera jazdę na rowerze i stworzyło do tego odpowiednią infrastrukturę. Coraz więcej osób przekonuje się do jazdy rowerem, gdyż jest to ekologiczny i tani sposób poruszania się po mieście, a dodatkowo pomaga zachować szczupłą sylwetkę. Na początku XXI wieku w Stanach Zjednoczonych, w miejscach takich jak Brooklyn, Nowy Jork i Portland, powstał ruch hipsterski, który w błyskawicznym tempie rozszerzył się na całą kulturę Zachodu. Wiele firm odzieżowych odpowiedziało na nową modę, co spowodowało zniknięcie fasonów, które zmuszały kolarzy do zakładania obcisłej lycry lub plastikowych klamer na trzepoczące się nogawki. Zamiast nich mamy dziś stylową i praktyczną odzież dla rowerzystów, która zadowoli gusty nawet tych najbardziej wybrednych oraz robi wrażenie na innych w czasie jazdy rowerem po mieście. Większe miasta Europy oraz Stanów Zjednoczonych, takie jak Amsterdam, Nowy Jork czy Londyn, udostępniają rowery miejskie. Można je wypożyczyć i oddać w wyznaczonych miejscach. Jest to prosty, tani i wygodny sposób przemieszczania się z miejsca na miejsce, unikając korków.

FIXIE - DLA HIPSTERÓW I NIE TYLKO

Poruszanie się rowerem po mieście stało się popularne, tak jak dostosowanie roweru do rowerzysty, co doprowadziło do powstania hipsterskiego roweru ostro-kołowego zwanego „fixie”. Jest to rower w swojej najprostszej postaci, jednobiegowy bez sprzęgła. Ma jednak jedną wadę: nie można na nim jechać siłą rozpędu, ponieważ jazda bez pedałowania nie jest możliwa. W pewnym sensie zatem rozwój roweru zatoczył koło. Rowery typu „fixie” są idealne do jazdy po mieście, gdyż zmuszają do pedałowania niezależnie od tego, jak daleko się jedzie i w którym kierunku (w górę czy w dół). Pomagają także utrzymać szczupłą sylwetkę. Typowy „fixie” jest dużo lżejszy od innych rowerów, co czyni go idealnym do poruszania się po mieście, dla rowerzysty jest jak samochód smart dla osoby zmotoryzowanej. Dlaczego są tak popularne? Być może w świecie masowego konsumpcjonizmu są oazą prostoty, nie chcąc stać się klasycznym rowerem. Rower ostrokołowy, niezależnie od tego, czy jest hipsterski, czy nie, cieszy się popularnością wśród osób pragnących odnaleźć kontakt z otoczeniem i środowiskiem naturalnym.