

A kerékpározás az irodalom tükrében

A regényirodalom főleg azzal foglalkozik, mit tesznek az emberek, és közben milyen érzés tölti el őket. Nagyszerű egyetemes témák vannak adva: fejlődés, szerelem, gyermeknevelés, öregkor és halál. Az egyetemes témák között hatalmas regények szólnak az élet szinte minden részletéről: háború, gyógyítás, ígéhirdetés, tanítás, politika, ügyvédi gyakorlat, üzleti élet, sport- és atlétikai versenyek, a környezet meghódítása vagy leigázása. Az utazás minden módja gazdag ihletforrás, kezdve azzal, amit első regényünknek neveznek: Homérosztól az *Odüsszeia*. Tengeri utazás, folyami hajózás, gyaloglás, utazás lovon és szekéren, vasúton, autóval és repülővel; mindezek ismert írók érdekes regényeit ihlették. Hol a kerékpár ebben a hagyományban?

Vitatható, mennyire pontosan tükrözi az irodalom az életet; az azonban vitathatatlan, hogy az irodalom megmutatja az íróknak és az olvasóknak az élet különféle mozzanataihoz fűződő érzéseit. Talán nem az irodalomból ismerjük meg a kerékpározást, viszont azt tanulmányozva, hogyan bukkan fel a kerékpározás az irodalomban, megismerhetjük, mit tudnak az emberek a kerékpározásról, és hogyan érznek iránta. Természetesen a kerékpározás csak 110 éve kezdődött, viszont a vasút és a gőzhajó is alig korábban jelentkezett, míg az autózás és a repülés valamivel később jelent meg. Ez az évszázad regények áradatát érte meg, közülük sokat ezek a tevékenységek ihlettek. A kerékpározás mégis ritkán jelenik meg a próza-irodalomban, és kevés kivételtől eltekintve, nagyobb szerepet csak kevésbé jelentős szerzők kisebb műveiben kap. Csak egy kerékpáros regényt ismerek egy jelentősebb szerzőtől, a legtöbb ember előtt ismeretlen regény, mint számos mai rajongója előtt is, és méltán feledett, mint hirtelen kész fércmű. Ezenkívül csak egy másik regényt ismerek, amely pontosan ábrázolja a kerékpározást, és bár alig húsz éve jelent meg, nem akadok megvásárolható példányra. Talán csak nagyon kevesen olvasták. (1996-ban újra megjelent.)

Miért koncentrálnon ez az áttekintés a regényirodalomra, amikor olyan sok nem regényirodalmi példa is létezik a világ körüli kerékpározásról szóló beszámolóktól kezdve a kerékpározásnak a városi közlekedésben betöltött szerepe tanulmányozásáig? A válasz az, hogy közülük kevés szól a kerékpározásról, vagy a társadalomnak a kerékpározásról alkotott véleményéről. A kerékpáros útikönyvek általában idegen helyeken megesett történetekről szólnak, és keveset beszélnek a kerékpározásról, részben azért, mert a legtöbbet olyanok írják, akiknek alig van kerékpáros vagy írói múltjuk. Jellemző példaként Barbara Savage a *Trip to Nowhere* (Kirándulás sehová, 1986) című munkája egy olyan ártatlan párról szól, akik úgy vágnak neki a világszerte kerékpártúrának, hogy egyáltalán nincs kerékpáros tapasztalatuk, még csak egy rövid próbatut

sem tettek, hogy tesztelték volna a felszerelésüket. Ez alól a szabály alól csak azok a kerékpáros sajtóban megjelenő kerékpáros cikkek a kivételek, amelyeket kerékpárosok írnak kerékpárosoknak, és ezért általában pontosak, szakszerűek, és irodalmilag igénytelenek. John F. Scott munkája ezen a vonalon más: briliáns próza, amely nem a kerékpáros utazást írja le, hanem a kihívóan (ha fogalmazhatok így) elragadó terepen történő kerékpározásról magáról ír. „Ahogy kaptatsz, feltáruul a Kennedy Meadow és a Leavitt Peak tömbjének képe: most nézz fel a bal falra! Vedd észre fenn a hihetetlen utat, vakmerő kaptató, és ess kétségbe!” Ez a kerékpározás, ahogy mi ismerjük, de ahogy a társadalom nem fogja fel.

Egy másik műfaj az irodalmi kerékpáros reminiscencia, amelyben jól ismert szerzők emlékeznek kerékpáros élményeikre. A varázs a szerző stílusában vagy hírnevében rejlik, semmint kerékpáros ismereteiben. Simone de Beauvoir, Jean-Paul Sartre társaságában megtett kirándulásáról írva, beszámol egy jellemző kerékpáros balasetről: egy lejtőn túl gyorsan ereszkedik alá, találkozik egy a hegyre felfelé hajtó kerékpárossal, a rossz oldalra húzódik (balra a jobb helyett), és azt veszi észre, hogy nincs elég hely. Le kell ténie az útról, beveri az arcát, és kitörök egy foga, és fel sem fogja, hogy buta hibát követett el. William Saroyan, a *The Bicycle Rider in Beverly Hills* (A Beverly Hills-i kerékpáros) című munkában egy bekezdés erejéig arról ír, hogy olyan keményen szokott hajtani, hogy az gyakran vezetett a lánc szakadásához, a küllők kilazulásához, valamint a kormány és a kormányzár görbüléséhez, majd a következő bekezdésben ellentmond magának a kerékpárját jellemezve, hogy az „szikár, kemény, erős, gyors, és használatra teremt”. Igazából tipikus amerikai srác volt, nem ismerte sem a kerékpárt, sem a kerékpározást, tipikus amerikai játék kerékpárt hajtott, amelyről lefosztotta a korábbi sallangokat, mint a sárhányót és az elemes dudát. Ariel Durant elhagyta a férjét, Willt, körülbelül 1915-ben elkerekedett Staten Islandről Connecticutba, ahol kilyukadt az egyik kereke, és fel kellett kérkednie először egy teherautóra, majd egy személykocsira. Úgy látszik, nem ismerte sem a defektjavítást, sem a szükséges szerszámokat. Egy esetben hazugságra bukkanok. T. E. Lawrence (az arabiai) azzal dicsekedett, hogy volt neki egy különleges, nagy áttételű, az oxfordi Morris által rendelésre gyártott kerékpárja, amelylyel gyorsan nagy távolságokat tekert le a hegyes francia vidékeken. Nos, Morris addigra rég az őt gazdaggá tevő autót gyártotta, nem nagy ügy egy kisebb fogaskereket szerelni az akkori tipikusan örökhajtó kerékpárra, viszont a kerekézesek nem kaptak igazolást. Ez a történet csak a szokásos Lawrence-féle kérdés.

A kerékpáros közlekedésről szóló komoly munkák többsége propaganda, amely inkább szól a szerzők vágya-

¹ John Forester a kerékpáros közlekedés mérnöke, műszaki tanácsadó, szakértő és oktató, szakterülete felőleli a kerékpározás, az országúti és kerékpártúti közlekedési szabályokat. Az itt közölt fordítás eredetije – *Cycling as Viewed in Literature* – 1989-ben készült.

írói vagy előítéleteiről, semmint a kerékpározásról, ahogy a legtöbben látják azt. Míg a szerzők az autózás elleni gyógy mód gyanánt zengik a kerékpározás dicséretét, alig foglalkoznak a kerékpározással önmagáért. Ha mégis, akkor a kerékpározás veszélyeit esetelik az autósforgalom közepette, mégpedig úgy, hogy az derül ki, nem is ismerik magát a kerékpározást. Ami a kerékpározást illeti, bizonyos értelemben a regényirodalom jobban tükrözi a társadalom véleményét, mint a rajongók beszámolóí, még ha tudományos óvatosság mérsékli is őket.

Hasznos és pontos beszámolók szólnak a kerékpározás kezdeteiről. Andrew Ritchie *King of the Road* (Az út királya, Ten Speed Press, 1975) című írása csodálatos beszámoló a kerékpár feltalálásáról. Archibald Sharp *Bicycles and Tricycles* (Biciklik és triciklik, Longmans, Green, London, 1896, reprint M. I. T. Press 1977) című könyve még mindig a legátfogóbb mérnöki elemzés a kerékpár tudományáról és műszaki jellemzőiről, és ennek gépészeti részét még csak mostanában haladták meg. Robert A. Smith *A Social History of the Bicycle* (A kerékpár társadalomtörténete, McGraw-Hill, 1972) című könyve pontosan a cím tartalmáról szól 1900-ig bezárólag, és futólagos fejezetek vázolnak minden következő évet. Az iménti könyvek fókuszába eső időszakokból kitűnik, nem tárják fel a mai véleményeket. William Oakley *Winged Wheel* (Szárnyas kerék) című könyve a British Cyclists' Touring Club (a brit kerékpáros túraklub) körültekintően megírt története 1878-tól 1977-ig, amelyből kiolvasható valamiféle brit közvélekedés az adott korból, de egyáltalán nem tartalmazza az amerikai vélekedést.

Szívfájdító kerékpáros töredékek fordulnak elő az önéletrajzokban. C. S. Forester az igényes, de csak harmadrangú magániskolája (Dulwich College) kedvelt kerékpárjairól beszél az 1917 körüli időkből (*Long Before Forty*, Jóval negyven előtt, 1931.). Ő volt az egyetlen fiú, aki egy könnyű kerékpárral érkezett az iskolába, míg azon kevesek, akiknek volt ilyen szerkezete, otthon eldugva tartották, mert az iskolások divatja az esetlenül magasított sportkerékpár volt. Azt írja 1930-ban, hogy nem érti az okát, de a következő bekezdésben a fiúk autósznobizmusát említi, mi szerint az a fiú, akinek a szülei Rolls Royce-ot vagy Daimlert vezetnek, fölényben van azzal szemben, akinek a szülei csak Fordot vezetnek (jobb autó nélkül lenni, mint beismerni egy Fordot). Az ok ugyanaz, de talán nem ismerte fel, mert csak évekkal az önéletrajza megírása után engedhetett meg magának egy autót. (Ismerem ezt, hiszen az apám volt.) A sportkerékpárt hajtó fiú vallomása arról szólt, hogy szeret kerékpározni, mert a családja nem engedhetett meg magának egy autót. Az esetlen sportkerékpár azt jelezte, hogy a kerékpáros csak rövid, környékbéli kirándulásokra használta a kerékpárját, nem pedig igazi közlekedésre. A *Bugles and a Tiger* (Kürtök és tigris) című regényében John Masters, akit a *Bhowani Junction* (Bhowani csomópont) tett ismertebbé, hasonló módon írja le az 1930-as években a brit-indiai tisztok által használt kerékpárokat.

Így tehát a regényirodalom tükrén keresztül kell megértenünk a társadalomnak a kerékpározásról alkotott képét. Még itt is propaganda van. Amikor James A. Starr feltérképezte a kerékpározást az irodalom területén a *The Noiseless Tenor: The Bicycle in Literature* (A zajtalan

alak: a kerékpár az irodalomban, Cornwall Books, New York, 1982) című könyvében, azt gondolta, hogy „válogatása dicsőítő énekekből áll, egyszerűekből, magasztosakból, de mindegyik a kerékpár dicséretét énekli”. Mindegyik? Hogyan is mutatja be a kerékpározást az irodalom?

A kerékpározás az irodalomban természetesen két részre válik: amiket én a nagyszerű esztendőknék nevezek, és minden más utána. A legjobbat a végére tartogatom, és minden más utána. A legjobbat a végére tartogatom, amikor a nagyszerű esztendőket tárgyalom; most a kerékpározás modern látásmódjának jött el az ideje. Hemingway szerette nézni a pályaversenyeket, és fogadásokat is kötött, és eléggé elsajátította a zsgart, hogy valóságghűen adja vissza a szakaszversenyzők éttermi viselkedését. (*The Sun Also Rises*; A nap is felkel [másik címe: Fiesta; más magyar fordításcím: Különös társaság].) Ugyanakkor annyira keveset tudott a kerékpározásról, hogy amikor leírt egy pályaversenyzőt, amint leszáll a kerékpárjáról egy országúti edzésen, érezteti vele a kavicsokat vékonytalpú cipőjén keresztül. Azokban a napokban, mint az én időmben is, minden országúti kerékpáros kavicsatlan, kemény talpú, vasalt bőrstoplis cipőt viselt.

Más írók művében sok történet szól arról, hogy a szereplők kerékpároznak, mert ezeknek a szereplőknek ez a természetes. A brit vidéki rendőrök és falusi postások gyakran kerékpáron roják útjukat még az 1930-as években is, az alacsony fizetésű emberek pedig az 1950-es évekig jártak munkába kerékpárral, ezért így jelennek meg a szereplők a korszak detektívregényeiben. A kerékpározás azonban csak a szereplők mozgásának egyik módja, hogy a kívánt helyre jussanak, és kevés kivételtől eltekintve nem írják le a kerékpárt úgy, ahogy más szereplők autóját vagy autózását mutatják be. Tudok egy kivételtől. Dorothy Sayers *Five Red Herrings* (Öt manőver) című regényében a rejtély megoldásának kulcsa a gyanúsított pontos utazási rendjének meghatározása, aki úgy száll fel arra a vonatra, amely a helyszínt a bűntény előtt hagyta el, hogy váratlanul kerékpáron átvág a vidéken arra az állomásra, ahol a vonat később áll meg. Valóban, egy erős kerékpáros megtehetette az utat, amit Dorothy Sayers előírt neki.

Az utóbbi években egy újabb kivétel jelent meg. A *Condominium* (Közös lakás) című regényében John MacDonald valóságghűen írja le a század kerékpározását. Mivel azonban a regény témája érdektelen, a kerékpározásra csak négy oldal futja a mintegy ötszázból. A hetvenegy éves kerékpáros tudja, milyen sebességgel javíthatja meg korábbi egyéni legjobbját, tudja, milyen ütem a legjobb neki, hogyan állítsa be a lábakasztót, és hogyan mozgassa a kezét a kormányon, hogy elkerülje a fájdalmat. Még azt is tudja, hogyan hagyja el a pihenőmegállót anélkül, hogy magára vonná azok figyelmét, akik rá akarnának tapadni. A többi kerékpáros fajtáját mindenki ismeri, a fájdalom és a nehézség ismerős. MacDonald leírása a kerékpárról érthetően pontos; ugyan „első hajtókerék” szerepel első sebességváltó helyett, de a többi helyes. De hát milyen ember is ez a nyugalmazott professzor, az összehasonlító vallástudomány tanára, ez a modern kerékpáros? Cinikus korábbi hivatásával kapcsolatban. Ezt az új és jobb kerékpárját úgy szerezte, hogy megszarolta azt az alkoholista vezetőt, aki belehajtott a régi kerékpárjába, ahol az a fal-

nak támasztva parkolt. A feleségének azt mondta, hogy „sipítózó, tántorgó vénasszony”, akinek az agya halkrémmé változott. A regényben később valaki más lakásában várja ki a hurrikán végét, miközben a vendéglátója nappalijának szőnyegén szereli szét és tisztítja meg a kerékpárja alkatrészeit. Feletébb kellemetlen ember, és kellemetlensége kerékpárjában összpontosul.

A nagyszerű esztendő irodalma sokkal különb, mert az akkori szerzők ismerték a kerékpározást. Az irodalomban megjelenő kerékpározás nagyszerű esztendei alatt én az 1890 és 1910 közötti éveket értem, leginkább az 1895-től 1900-ig terjedő éveket, ahogy a jelentősebb szerzők ábrázolják, akik akkoriban kerékpároztak, és vagy akkor írtak, vagy később arról a korról. Mark Twain előfutár volt, hiszen a magas kerekű biciklik korában komikusan írt arról, hogyan tanulnak kerékpározni, és később kerékpáros lovagok regimentjét jelenítette meg az *A Connecticut Yankee in King Arthur's Court* (Egy Jenki Artúr király udvarában) című regényében. Utána egy sor író következett H. G. Wells idejétől kezdve D. H. Lawrence-ig, akik azért írtak a kerékpározásról, mert ők maguk is kerékpároztak. Somerset Maugham szereplője a *Cakes and Ale* (Sör és pereg) című regényben Dél-Anglia pompás tájain kerékpároznak, mert Maugham fiatalemberként más fiatal szerzőkkel együtt ott kerékpározott, amikor a kerékpár volt a legjobb közlekedési eszköz. Tizenöt évvel később D. H. Lawrence mása a *Sons and Lovers* (Szülők és szeretők) című regényében azért kerékpározott, mert ez illett munkásosztálybeli helyzetéhez, és mert Lawrence egy bányász fia volt, aki kerékpárral közlekedett. A kerékpározás nem kapott nagyobb szerepet egyik műben sem ezek közül, de a kerékpározás természetesen és valóságosan jelenik meg bennük, sok mindenben ugyanúgy, ahogy az autózás jelenik meg a kortárs regényirodalomban.

Következnek a kerékpározásról írt művek. Conan Doyle 1903-ban és 1904-ben két Sherlock Holmes-történetet írt kerékpározással kapcsolatos bűnesetéről. A *The Adventure of the Solitary Cyclist* (A magányos kerékpáros) című történetben Holmes ügyfele egészséges arcszínéből és a cipőjén található pedálynomokból arra következtet, hogy a hölgy kerékpáros. Tényleg az, hiszen nevelőnő egy vidéki kastélyban, és kerékpárral teszi meg az utat a helyi vasútállomás és a kastély között oda-vissza, s közben egy másik kerékpáros követte, mégpedig egy titokzatos kerékpáros, aki nem csak egy félnék udvarló. A bűncselekmény kifejlődése megmutatja, hogy a fiatal nevelőnő bátor, modern nő, akit legalább részben felszabadulttá tett, hogy tud kerékpározni. A *The Adventure of the Priory School* (Szökés az internátusból) című történetben a tanító, aki gyermekrabló lehet, vagy leendő szabadító, a rekettyésen át megy el kerékpáron. Holmes követi a nyomait, megkülönbözteti a tanító Palmer típusú, táviróvezetékkegyszerű keréknyomát egy másik, a hátsó kerekén folttal javított Dunlop típusú keréknyomtól. A tanító testét az ő kerékpárjának a nyoma végénél találják meg, később pedig Holmes a foltozott Dunlop nyomát Holdernes hercege titkárának (és törvénytelen fiának) kerékpárjára követi, aki vad rémülettel teker, hogy szemrehányást tegyen a gyilkosnak. Mindkét történetben valóságos a kerékpározás, kivéve, hogy Doyle egy jelentősebb hibát követ el, amikor Holmes kije-

lenti, hogy megmondható, melyik irányba haladt egy kerékpár, látva, hogy a hátsó kerék nyoma rányomódik az első kerék nyomára. Ez mindig így történik, de nem árulja el, melyik irányba haladt a kerékpár. Doyle helyesebben tette volna, ha Holmes detektívvé megvizsgálja a csúszásnyomokat, ahol a kerékpáros csúszós terepen hajtott keresztül. Holmes természetesen pontosan állapította meg a nyomkövetés közben, hogy itt a kerékpáros állva sprintelt, mert a hátsó kerék nyoma sekélyebb volt, mint korábban.

Jerome K. Jerome népszerű humorista volt, akinek a csónakos regénye, *Three men in a boat* (Három ember egy csónakban) ma is megneveteti az olvasót. A folytatás, *Three men on a bummel* (Három ember kerékpáron; kerékpáros vándortúrán), gyakorlatilag a feledésbe merült, részben, mert a kerékpározás kevésbé népszerű, mint a csónakázás, de még inkább azért, mert a humora nem olyan könnyed. Mi, kerékpárosok mégis találkozunk a szereplőivel. A kontárral, aki ráerőlteti szerelőtudományát az ember kerékpárjára. A kerékpár rosszabb állapotba kerül, mint előtte volt. A szerelő is, mert a kerékpár elég bátor, hogy visszavágjon. Amikor egy másik szereplő azt mondja, hogy a kerékpárja kissé lemerevedett ebéd után, tudjuk, mire gondol. Amikor azonban egy tandemző férj ebéd után elképesztő gyorsasággal tesz meg öt kilométert, és csak akkor veszi észre, hogy ez azért történt, mert elhagyta a feleségét, rájövünk, hogy Jerome soha nem tandemezett. Amikor pedig a kérdéses hölgy látja a férjét egy hegyre kaptatni, majd látja őt a másik (normál körülmények közepette láthatatlan) oldalon leereszkedni, a hitetlenkedés készséges felfüggesztése szertefoszlik. Ezzel a humoros túlzással együtt azonban Jerome szereplői mégis tisztelettel kezelik a kerékpárt, mint egy mindennapi közlekedési eszközt, amelynek a használata teljesen megszokott.

Nem így Alfred Jarry fantasztikus, fekete humorral telt művei. Nála Jézus kerékpározik versenyszervezésben egy régimódi keresztvázas biciklin a Golgotára, majd a pályára dobott töviskoszorú okozta defekt miatt maga cipeli azt. „A mindnyájunk számára ismerős sajnálatos balesetre a tizenkettedik körben került sor. Jézus ekkor holtversenyben volt a latrokkal. Tudjuk, a versenyt a légből emelkedve folytatta – de az már egy más történet.” Bizony fantasztikus, de igazi versenytudósításként szól. A *Perpetual Motion Food Race* (Örökmozgótápszer-verseny) szövegében egy ötfős csapat egy fékpados, ötpedálos gépezeten versenyre kel egy expresszvonattal egy tízezer mérföldes futamon, és öt nap alatt nyer. A verseny két évtizeddel később kerül megrendezésre a jövőben Jarry tényleges, körülbelül 1905-ös idejéhez képest, ezért a jövő technikáját írja le. Jarry azonban ismeri a kerékpározás tudományát. A kerékpárosok hasmánt fekvő tekernek, hogy csökkentsék a légellenállást, és rendszeresen sűrített, magas energiatartalmú és könnyen emészthető örökmozgó-tápszert fogyasztanak. A csapat egyik tagja meghal, de teste a pedálokhoz szíjazva tovább teker: „Ha lehet aludni a kerékpáron, lehet meghalni is a kerékpáron, minden további baj nélkül.” A tréfálkozás a kerékpárosok között valóságosan hangzik, amint a mantra is, amit mormolnak, hogy tartsák a ritmust, és a fáradsággal érkező hallucinációk is. A Jarry által felidézett versenyzői élménybeszámoló kísértetiesen hasonlít a RAAM (Race Across America; Keresztül Amerikán) versenyzőinek beszámolóihoz.

John Galsworthy, aki szintén kerékpározott Somerset Maughammal Dél-Angliában azokban a nagyszerű esztendőkből, a *Forsyte Saga* című regényében leírja, milyen változásokat hozott a kerékpározás. „Rossz rugózású kezdetekor ártalmatlan, rendkívüli kényelmetlensége miatt ‚velocipéd’ korában veszélytelen; mivel csak a férfi nem életét és végtagjait fenyegeti, a legerősebb típus osztályozójává kezdett válni, amikor jelen formájában elfogadhatóvá vált a gyengébb nem számára. Hatása, részben vagy egészben, elsorvasztotta a gardedámok körét, a hosszú és szűk szoknyákat, a feszes fűzőket, a lebomló haját, a fekete harisnyát, az erős bokatartót, a hatalmas kalapokat, a prűdériát és a sötétségtől való félelmet; hatására, részben vagy egészben, kivirágoztak a hétvégéik, megerősödtek az idegeik, megizmosodtak a lábaik, erőteljes lett a beszédstílusuk, megjelent a száras női nadrág, tudásanyaguk lett a márka és a forma, megismerték az erdőket és a mezőket, kialakult a nemek közötti egyenlőség, javult az emésztés és a foglalkoztatási elhelyezkedés – azaz a nők egyenjogúsága.” Galsworthy leírja az idősebb generáció reakcióját is. „Swithin [Forsyte] részére azonban, és talán éppen ezért, ez az maradt, ami kezdetől fogva volt, az ördög találmánya.” Ezért amikor Swithin unokahúga, Euphemia ötven mérföldet kerékpározik Swithin hoteljéhez a délutáni tea kedvéért, Swithin törli őt végrendeletéből.

Mindnyájuk közül viszont H. G. Wells az egyetlen jelentősebb író, aki regényt írt a kerékpározásról, és akinek más regényeiben is megjelenik a kerékpár. A *The Time Machine* (Az időgép; 1895) című első regényében az időutazó-gépezet bizarr módon olyan, mint egy kerékpár, amelyre szétvetett lábbal ül az ember, és mintegy kormányjal irányítja. Az *A Story of The Times to Come* (pontosan: *A Story of the Days to Come*; Eljövendő idők története) című írásában, amikor a nagyobb városok között repülőgépek szállnak, mezőgazdasági dolgozók brigádjaikat ábrázolja, akik nagy, sokpedálos gépezeteken járnak ki a földekre. A *The War of The Worlds* (Világok harca; 1898) című regényben a főszereplő alig figyel az első hírekre, mert azzal tölti az idejét, hogy megtanuljon kerékpározni, viszont az, hogy megtanult kerékpározni, nem játszik szerepet később a történetben. Amikor befejezi a *The Food of The Gods* (Az istenek eledele) című regényét 1904-ben, megjelennek ugyan a kerékpárosok, ám nem játszanak jelentős szerepet a végső jelenetekben, feltehetőleg valamely eljövendő években, hiszen a gépkocsi lett a kedvelt jármű. Itt a vége a nagyszerű esztendőknél. Ilyen rövid idő jutott ezeknek a gyors, könnyű és takarékos kétkerekű egy nyomon haladóknak.

A *The Wheels of Chance* (A szerencse kerekei;² 1896) a kerékpáros mű, Wells harmadik megírt, de csak második kiadott regénye. Wells elnyerte a kritikusok elismerését a *The Time Machine* (Az időgép) című regénnyel, majd megírta a *The Island of Dr. Moreau* (Dr. Moreau szigete; Szörnyeteg szigetén: Dr. Moreau), de nehézségek merültek fel a megjelentetése körül. Wellsnek gyorsan pénzre volt szüksége, ezért arról írt, amit ismert, a szövetbolti eladóról – egykor maga is az volt – és új kedvteléséről, a kerékpározásról.

A történet sekély. Párkerei, egy vászonkereskedés

fiatal eladója, elkezdi kerékpározni egy számára elérhető jó kerékpáron, amelynek régimódi keresztváza és tömör kereke van. Azt tervezi, hogy a szabadsága alatt Dél-Angliában fog kerékpározni. Már az elején megismerkedik egy fiatal női kerékpárossal, aki egy tapasztaltabb kerékpárossal szeretne találkozni. A fiatal nő azért jött el otthonról, hogy élvezze a szabadságot, míg a férfi, egy házas ember, aki a fiatal nőnek és a nő regényíró mostohaanyjának is ismerőse, el akarja csábítani. Párkerei a védelmére kel, miközben a mostohaanya három másik barátja keresi őket. Természetesen kusza hajsza az egész. Végül Párkerei egyedül tér vissza a munkájához, viszont miután meghiúsította a csábító tervét, most már övé annak a kiválóságnak az új és csudajó kerékpárja.

Bármilyen sekély is a történet, a kerékpározás tökéletes. Sok helyütt megismerem azokat a Midhurst környéki utakat, amelyeket Wells leír. Párkerei ütődéseinek, horzsolásainak és sérüléseinek ábrázolása, amelyeket kerékpározni tanulás közben szerzett, mindnyájunknak ismerősök. Az egyik sérülés különösen is ismerős azoknak, akik Párkereihez hasonlóan örökhajtó gépezeten tanultak meg kerékpározni. „Egy nagy zúzódas a sípcsonton mindennél jellemzőbb a tanuló kerékpárosra, mert minden kezdőt megtréfál a szeszélyes pedál. Az ember igyekszik könnyed testtartást felvenni, amikor tolja a gépet, és durr! – máris beverte a sípcsontját.”

Párkerei olyanokkal találkozik, akikkel mi is manapság. Az egyik egy középkorú férfi, az arca haragtól vörös. „Nem sűrűt semmi, uram, semmi az égvilágon! A testgyakorlás kedvéért jöttem ki, egy kis könnyű testgyakorlás kedvéért, és hogy a tájat szemléljem, meg botanizáljak. Aztán alighogy fölülök arra az átkozott masinára, máris teljes gőzzel rohanok, nem nézek se jobbra, se balra, nem látok se tájat, se virágot, nekihevíülök, izzadok, kivörösödök, mint egy grillezett karaj. Itt vagyok, uram! Nem egészen egy óra alatt jöttem Guildfordból. És *miért*, uram!?”

Wells leírja, miért jó egy kézzel kormányozni, vagy elengedett kormányval kerékpározni; Párkerei azonban még nem képes erre. „Amíg valaki nem tud fél kézzel kerékpározni, miközben a másikkal megkeresi, előveszi és használja a zsebkezdőjét, addig a kerékpározás szükségszerűen a leszállások állandó sorozata. ... Amíg a kerékpáros nem tud fél kézzel kormányozni, addig az ábrázata a Belzebub prédája. Merengő legyek sétálgatnak rajta, és babrálnak szórakozottan legérzékenyebb felületén. ... Máskor meg a kezdő a verejték miatt fél szemét lehunyva hajt egy darabig, ami egyrészt hangulatától idegen, bohókás jelleget kölcsönöz neki, másrészt nem alkalmas arra, hogy lenyűgöző tiszteletet keltsen a szemtelenkedőkben.”

Miután út közben egyszer találkozott a fiatal nővel, és továbbmentek, Párkerei elhalad a majdani csábító mellett is, aki kereket ragaszt az útszélen. Amint Párkerei eltűnik a távolban, a majdani csábító ezt motyogja: „Piszok proli. Ugyanaz a barna ruha kellett neki, mint az enyém! Az ember azt hihetné, élete egyetlen célja az, hogy engem kárkírozzon. ... Nézd azt a lúdtalpát a pedálon! Mért terem az ég ilyen alakokat!?” Wells tudja, hogyan kell helyesen pedálozni, de Párkerei még nem tanulta meg.

² Fordította: Szepessy György. Magyar Elektronikus Könyvtár, 02062. A szövegben szereplő idézetek ezen a fordításon alapulnak.

Párkereki alaposan elfárad az első napon, és rögtön elalszik. De: „Van egy álom, amely a kerékpártúrák első napja után elkerülhetetlen. A mozgás emléke megmarad a lábizmokban, és az ember úgy érzi, hogy a lába folyton körbe-körbejár. Álomországban hajt keresztül, csodálatos álomkerékpáron, amely egyre változik és növekszik.”

Miután megmentette a fiatal nőt a csábítójától, Párkereki és a fiatal nő nyomába erednek azok, akik még mindig meg akarják menteni a nőt a veszedelmes férfitől. Egy Marlborough Club márkájú tandem a mostohaanya és annak legjobb barátja, két másik személy a mostohaanya irodalmi társaságából egy nagy áttételű sportos tandem, és egy lelkesz triciklin. Verseny alakul ki a hullámozó vidéken, a köztük lévő távolság hol csökken, hol nő, attól függően, hogyan tudnak hajtani kapaszkodón és lejtőn. Elérnek egy hosszú lankára, ahol – amint Wells kijelenti a számunkra már közsímet állítást – „lefelé semmi sem veheti fel a versenyt a nagy áttételű tandembicikkel.” Utoléri, és el is hagyják őket, miközben a gyakorlatlan tandemezők kétségbeesetten próbálnak megállni. Ők azonban hirtelen megfordulnak, újra felkapaszkodnak, hogy a dombtetőn lévő hotelhez érjenek, és méltóságteljesen megvárják megmentőiket.

A szerencse kerekerei a kerékpározáson túl sok minden másról is szól; Wells szatírával ábrázolja a brit társadalmi osztályokat, az irodalmi körökhöz tartozók beképzeltségét, azok naiv idealizmusát, akik nem maguk dolgoznak meg a megélhetésükért. A kerékpározást úgy ábrázolja, mint egy gépezetet, amely megváltoztatta a társadalmat. Ha Wells kicsit idősebb lett volna 1895-ben, és nem kellett volna annyira kapkodnia, jobb regényt írt volna. Minden hibájával egyetemben ez az egyetlen kerékpáros regény a nagyszerű esztendőkből, amikor a híres írók megismerték a kerékpározást. Most már ritkán bukkan fel belőlük egy-egy példány. Az enyém egy 1918-as reprint kiadás; megjelent a J. M. Dent és Fiainál, nyomtatta a Temple Press, ők régóta a *Cycling* (Kerékpározás) és más szakfolyóiratok kiadói.

Van azonban még egy kerékpáros regény, amely legalább olyan jó, mint *A szerencse kerekerei*, és ebben a kerékpározás sokkal részletesebb és izgalmasabb szerepet kap. Ellentétben az elmélettel, hogy csak a nagyszerű esztendők szerzői ismerték elég jól a kerékpározást, hogy jól és pontosan írjanak róla, ez sokkal később született. Ennek a szerzője kiemelkedő szintű amatőr versenykerékpáros volt, a brit Milk Race (a brit szakaszos körverseny) versenyzője, és 1972-ben jelent meg. A regény Ralph Hurne *The Yellow Jersey* (A sárga trikó) című könyve.

Terry Davenport egy frissen visszavonult angol hivatásos országúti versenyző, aki négyszer vett részt a Tour de France-on rátermett hazai versenyzőként, és élete nagy részét a Kontinensen töltötte. Otthoni vállalkozói kapcsolatban áll Paulával, egy angol régiségkereskedővel Belgiumban, kapcsolatuk házassághoz és teljes partnerséghez vezethet, ám ez nem olyan izgalmas, mint korábbi élete. Ezzel párhuzamosan a helyi kerékpározók csapatát is edzi, akik között egy fiatal és ígéretes luxemburgi kerékpáros, Romain a sztár, aki társaságban bátortalan, és akinek nagyon kell Terry minden tanácsa. Mindemellett azt a kockázatot is vállalja, hogy alkalmi szeretője saját szerelmének főiskolás korú leányának, aki Romain

jegyese. A történet kezdetén megismerkedik egy fiatal új-zélandi nővel, és hogy elnyerje őt, valamint leplezze tényleges korát, azt mondja, hogy még mindig versenyez. Ez bizony azt jelenti, hogy versenyeznie kell, és rábeszéli Romaint, hogy kerékpározzon vele csapattársaként egy jelentéktelen, motor-felvezetéses helyi versenyen esős időben, macskaköves utcákon, amely katasztrófálisan végződik Romain számára, míg Terry nyer szakszerű kerékpározással.

Végül Terry kénytelen újra kerékpározni a Tour során Romain helyi ismeretekkel rendelkező tanácsadójaként a nemzetközi csapatban, amelyet a kerékpározás szempontjából jelentéktelen nemzetekből állítottak össze: három brit, egy portugál, két svájci, két német, egy osztrák, egy dán, egy ausztrál, és Romain Luxemburgból, valamint egy edző, aki csak németül beszél. „Ágyútöltés ... hogy a puska nagyobbak lássék” – tűnődik magában Terry. Romain remek hegyi kerékpáros, de még nem érett eléggé, hogy végigküzdje magát az utolsó szakaszig. Jó esélye van rá, hogy a Hegyek Királya legyen, de gyakorlatilag nincs reménye, hogy a Tour nyertese legyen. Terry természetesen teljesen esélytelen. Szenved a hőségától és a kora miatt, de javára lesz a fortély, a konok eltökéltség és az ügyes ereszkedés. Csak abban reménykedik, hogy még a Pireneusok után is elég sokáig bírja majd, hogy segítse Romaint elérni az Alpokat karnyújtásnyira az élen kerékpározóktól.

Végül furcsa dolgok történtek. Az Alpokhoz közeledve egyes sztárok nincsenek már versenyben. Mások, köztük Romain, nem sokkal előzik meg a bolyt, és a kimerült Terry viseli a sárga trikót harminckét perces vezetéssel. Csak ennyit árulok el a cselekményből.

Terry krízistől szenved az élet delén; ez korábban köszönt a sportolókra, mint másokra. Ő olyan ember, aki hivatásos sportolóvá lesz: testileg erőteljes, szellemileg nehézkes, rossz tanuló, a munkásosztály tagja. Ugyanakkor értelmes, mint általában a sikeres kerékpárversenyzők. 1970-ben ugyanazzal a brit társadalmi osztályszerkezettel szembesül, amellyel Párkereki 1895-ben, viszont egy teljesen különböző emberi helyzetben. Párkereki nyugodtan elfogadta élethelyzetét. Terry idegenkedik a tiszteletteljes póztól és a hamis hangszíntől, amit fel kell vennie Paula régiségkereskedésének brit vevői kedvéért, akik csak a pénzükkel múlják felül. Ahogy tűnődik, holtában is lehagná bármelyiket egy versenyen. Számkivetettnek érzi magát Paula barátai között is, akik szándékosan kerülnek, hogy szöiba hozzák korábbi hivatását. Ezek a témák ugyanannyira hangsúlyosak a történetben, mint a verseny-kerékpározás, és ezek meglehetősen jó regénnyé teszik, amitől ez több, mint csak egy kerékpáros történet. Jegyezzük meg azonban, hogy ezek a témák szintén kifejezik azt a megvetést, ahogyan a társadalom lenézi a kerékpározást.

A regény igazi öröme azonban – a kerékpárosoknak – a verseny. Rövid idézetek nem képesek az érzést közvetíteni, mert a kerékpáros verseny nagyon összetett esemény, annál sokkal jelentősebb, hogy pár mondat visszaadja. Az ember ember elleni küzdelem leírása, amikor nyári hóviharban egy alpesi hágón visz át a verseny, remek. A Tour egésze, a taktikázás részletei és a kerékpár használata – ezek ábrázolása olyan embertől származik, aki ebben maga is bent volt. Mi, akik valaha megtapasztaltuk a

verseny élményét, érzékeljük az ujjongást és a kimerülést, felismerjük a vetélytársat, erősítjük és segítjük a csapattársat, esélyünket latolgatjuk fékezéskor, hajtunk a fájó vereség ellenére, és ismerjük az önbizalmat, amely akkor tölt el, amikor legyőzi az ember a legfőbb vetélytársát. Mindez ott írva vagyon, ahogy egykor megismertük.

Ezek a remek kerékpáros történetek a kerékpározást magában foglaló csekély számú irodalmi alkotás háttéréből tűnnek elő, amely tovább élt azok után a nagyszerű esztendők után. Kerékpáros irodalom rendszerlenül jelent meg a kerékpáros folyóiratokban. Emlékszem, olvastam regényes történeteket európai kerékpárosokról, akik üzeneteket közvetítettek a francia ellenállás számára a második világháborúban, olvastam humoros túrabeszámolókat, valós és képzelt kerékpárosok karaktervázlatát, fantasztikus történeteket mesés kereközökről, túrákról, műszerekről. Akadt esszé különféle kerékpáros témáról, különösen is GHS tollából (George Herbert Stancer, évtizedekig a brit kerékpárosok túraklubjának [British Cyclists' Touring Club] titkára). Az általános olvasóközönség azonban nem figyelte fel ezekre a művekre, mert ezeknek semmi más értéke nem volt, csak a kerékpározás. A szerzők kerékpárosok voltak, nem főállású írók, és nem találták módját, hogyan kössék a kerékpározást az élet más vetületéhez, amint ez elvárt a szebb irodalom esetében.

Kerékpárellenes irodalmi áramlat jelent meg az általános sajtóban ezekben az években, főleg a motorozás pártolói részéről. Az 1930-as években akadt a britek között olyan motoros, aki a kerékpárosokat úti tetűnek titulálta; ez a kifejezés felháborodást keltett, amikor a közlekedési miniszter használta. A legutóbbi amerikai példák P. J. O'Rourke *The Bicycle Menace* (Biciklivész) című írása a „Car and Driver” (Autó és vezető) lapjain 1984 júniusában, és Ross Tyrrell kirohanásai ugyanebben a témakörben.

A kerékpározás irodalmi áttekintése (igaz, főleg az angol nyelvű irodalomban) érzékelteti valamelyest a kerékpározás társadalmi helyzetét. Az egyedüli híres szerzők, akik a kerékpározásról írtak (leszámítva azokat a kivételes eseteket, amikor a cselekmény kívánta meg), azok voltak, akik kerékpároztak is abban az igen rövid időszakban, a kerékpározás nagyszerű esztendeiben. Így is csak egy jelentősebb regény született, amelynek a kerékpározás a fő témája. Általában elbűvölően és érthető pontossággal írtak a kerékpározásról, mint a

társadalom minden szintjén elfogadott társas időtöltésről, de ez nélkülözötte a szociológiai megfontolásokat. Wells igazi kivételnek számított. Ő biológusnak készült, technokrata és futurista volt; ő megértette, hogyan változtatta meg a kerékpározás a társadalmat, és erről írt. Galsworthy később értette meg ezeket a változásokat, hiszen körülbelül 1930-ban írva, a visszatekintés adta bölcsességet alkalmazta, hogy ábrázolja a társadalomnak a kerékpározással szembeni haladásellenes megnyilvánulásait 1890-ben, éppen a nagyszerű esztendők előtt. Mire elérkezünk ezeknek az íróknak az utolsó képviselőjéhez, D. H. Lawrence-hez, aki 1885-ben született, a kerékpár a munkásosztály közlekedési eszköze lett, C. S. Forester pedig, aki 1899-ben született, az 1916 utáni sznobizmust ábrázolta.

Velük ellentétben későbbi híres szerzők soha nem írtak a kerékpározásról, vagy jelenítették meg a kerékpárt, csak akkor, ha a cselekmény feltétlenül megkívánta, és ha így volt is, akkor is csak az alsó társadalmi osztályhoz tartozó szereplő közlekedési eszközeként. Noha kisebb jelentőségű szerzők írtak a kerékpározásról, de ők az ezzel kapcsolatos mélységes tudatlanságukról árulkodtak. Azok az írók, akik ismerték a kerékpározást, képtelenek voltak az általános közönség számára írni, és a kerékpáros sajtóra szorítottak. Két kivétel tér el ettől a szabálytól. John MacDonald, az ismert detektívregény- és tényfeltáró író pontosan írja le az évszázad kerékpározásának egy részét, amikor a kerékpárost ellenszenves kerékpárőrültnak ábrázolja. Talán abból származik ez az élménye, ahogy az 1970-es évek kerékpáros reneszánszát megismerte. Ralph Hurne, a visszavonult versenykerékpáros pontos és izgalmas regényt írt a hivatásos kerékpárversenyzésről, de más figyelemre méltót nem produkált.

Azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a nagyszerű esztendők után az angol és az amerikai társadalom nagyon kedvezőtlen fényben láttatta a kerékpározást. A kerékpározásra általában nem érdemes figyelni. Ha mégis, akkor rendszerint az alsóbb társadalmi osztály lenyomata, vagy furcsa és ellenszenves embereké, ráadásul pontatlanul ábrázolva. Amikor a kerékpározás kedvező fényben jelenik meg, az a fiatalos fantázia képe, semmint a felnőtt tevékenysége. Az utóbbi időszakból származó két példa, amelyek pontosan ábrázolják a kerékpározás jelenségét, pusztán a fenti következtetést hangsúlyozzák, hiszen szembeállítják a kerékpározás örömet és a társadalmi lenézést.

Tóta Péter Benedek fordítása

