

Najmłodszym turystą na świecie, jest bezwątpienia ośmioletni chłopczyk Keil, syn fabrykanta rowerów w Barmen. „Cudowne dziecko“ jeździ z elegancją i zadziwiającą pewnością siebie na rowerze o przekładni 56, odbywając bez zmęczenia dystanse do 100 kil. w przeciągu pół dnia. Zwłaszcza przy braniu gór jest malec wspaniały. Znajdując się w liczniejszym gronie cyklistów, przoduje zawsze i odznacza się największą wytrzymałością. Malutki rower, zbudowany przez ojca miniaturowego jeźdźcę, waży 7 kilogramów.



Najmłodszą znów cyklistką na świecie jest 3 letnia miss Conwell, jak świadczy nazwisko, angielfka, której miluchny a zarazem komieczny wizerunek na stalowym... kucyku podajemy.

14

Jazda na rowerze, która od dawna jest jedną z najpopularniejszych dziecięcych zabaw, początkowo wcale nie była dzieciom zalecana. Uważano ją wręcz za szkodliwą. W czternastym numerze „Cyklisty” z 1895 roku znalazłam relację z opublikowanych w Anglii poglądów doktora Richardsona. Doktor zabraniał dzieciom używania roweru i tak to uzasadniał: „**Ich ciało nie osiągnęło jeszcze rozwoju normalnego, aby mogło forsować się na rowerze. Z tąd wynika, że kości nie ustalone, mogą się skrzywić, nogi zaś zbyt słabe, aby kierować jazdą, nadają później dziecku chód niepewny, a nawet te nagłe ćwiczenia mogą spowodować zboczenie kolumny pacierzowej**”.

Trzy numery wcześniej redakcja przytaczała podobne poglądy, wygłoszone w Petersburgu przez doktora Jawena, podczas odczytu „O pożytku i szkodzie jazdy welo-cypedowej”: „Dzieciom, zwłaszcza bez nadzoru starszych, jazda kołowa bezwarunkowo powinna być wzbroniona, gdyż nie znając miary, łatwo one jej nadużyją”. Ten sam lekarz przestrzegał też przed szybką jazdą, a zwłaszcza przed wyścigami, zalecał unikanie jazdy pod wiatr i pod górę. Można by się pośmiać, gdyby nie to, że nadal powszechne są rozmaite zahamowania związane z jazdą dzieci na rowerze. Mają dziś inny charakter, ale są równie niesłuszne.

– Chcemy pokazywać rodzicom, że dzieci mogą używać roweru nie tylko do zabawy, ale też jako środka codziennej komunikacji – opowiadała mi **Krzysztof Cibor** ze Zmiany Organizacji Ruchu. – Chcemy uczyć, jak to robić, by było bezpieczne.

Krzysztof powołuje się na własne doświadczenie. Codziennie odwozi niespełna sześciolletnią córkę do przedszkola. Obydwoje jadą na rowerach, bez względu na porę roku, również zimą. Trasa nie jest długa, ma nieco ponad kilometr. – Córka lubi to – uprzedza moje wątpliwości Krzysztof. – Większą część drogi pokonujemy, jadąc chodnikiem, tylko mało ruchliwą ulicą Melsztyńską po jezdni. Dziecko do dziesiątego roku życia ma prawo jechać po chodniku na rowerze. Podobnie jak towarzyszący mu dorosły. My jednak staramy się również poruszać po jezdni. Córka jest bardzo ostrożna, została przez nas dobrze przygotowana. Potrafi sygnalizować manewry, zna i respektuje znaki drogowe. Zachowuje się tak poważnie, że nawet mnie to zaskakuje. Jazda z nią do przedszkola jest dla mnie jednym z miłszych momentów dnia.

Krzysztof Cibor opowiedział mi też o rodzinnych rowerowych wakacjach. – Przez tydzień przejechaliśmy ponad trzysta kilometrów, we Francji, wzdłuż wybrzeża Atlantyku. Córka jechała na własnym rowerze przymocowanym do mojego specjalnym pałąkiem. Dzięki temu mogła czasem przestać pedałować. To były wspaniałe wakacje, piękna trasa, prawie cały czas poruszaliśmy się drogą dla rowerzystów.

Na rowerowe wakacje z dziećmi jeździ również **Jacek Grunt-Mejer**, który jako psycholog transportu prowadzi na Uniwersytecie Warszawskim seminarium „Miasto



Bracia Jan i Leon Makowieccy. Gdy około 1911 roku wykonano to zdjęcie, korzystanie z roweru przez dzieci było już modne. Widoczny na fotografii trójkołowiec to rekwizyt w słynnym atelier Bronisława Mieszkowskiego w Warszawie. Zdjęcie udostępnił prof. Andrzej Makowiecki, syn młodszego z braci, Jana. Opowiadał, że ojciec zdobył wszystkie sprawności harcerskie i przez całe życie bardzo cenił aktywność fizyczną

„STREFA PIESZA” ➔

w ruchu”. Poznaliśmy się podczas audycji w Radiu dla Ciebie, poświęconej sytuacji rowerzystów w Warszawie. Gdy kilka dni później spotkaliśmy się ponownie, właśnie odbierał telefon z zaproszeniem od redakcji TOK FM. Jest lubianym przez media autorem popularnego bloga „Strefa piesza”. Publikuje na nim przepisy drogowe, mało znane lub takie, którym brakuje logiki, relacjonuje bieżące wydarzenia, badania i statystyki. Na przykład: „W Warszawie w 2011 roku zginęło w wypadkach 56 pieszych. 51 spośród nich (ponad 90%) zginęło z winy kierowców na wyznaczonym przejściu dla pieszych!”. W równej mierze interesuje go sytuacja rowerzystów, czyli – jak mówi fachowo – niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Moją uwagę przykuła informacja, że Jacek Grunt-Mejer z żoną i trojgiem małych dzieci pokonuje zaskakująco długie dystanse na rowerach.

– W zeszłym roku przejechaliśmy tysiąc trzysta kilometrów! – opowiadał nie bez dumy, pokazując jednocześnie zdjęcia. – Czteroletnie bliźnięta wiozłem w przyczepce, dziewięcioletni syn jechał samodzielnie, na własnym rowerze. Ku naszej radości na koniec stwierdził, że były to najfajniejsze wakacje. Trasa prowadziła przez Niemcy i Holandię, po wspaniale przygotowanych drogach rowerowych. Zajęła nam trzydzieści pięć dni. Dwa lata wcześniej mieliśmy podobną przygodę, tylko trochę krótszą. Z siedmioletnim Jaśkiem i niespełna dwuletnimi bliźniętami przejechaliśmy osiemset kilometrów przez Niemcy.

Gdy zapytałam Jacka Grunt-Mejera, dlaczego na wakacje wybiera Niemcy i Holandię, a nie Polskę, odpowiedział, że do niedawna jeżdżenie z dziećmi w przyczepce było u nas nielegalne. Dopiero w maju 2011 roku wprowadzono w kodeksie poprawki zmieniające sytuację. Poza tym znaczenie miała jakość dróg rowerowych. – Gdybyśmy podróżowali sami, nie byłoby to aż tak istotne – mówił. – Ale mój rower, razem z dziećmi w przyczepce i pełnymi sakwami, ważył około stu kilogramów. Przy takim obciążeniu jakość nawierzchni odgrywa dużą rolę.

Od czasu zmiany przepisów Jacek Grunt-Mejer wykorzystuje przyczepkę również w Warszawie. Regularnie odwoził w niej dzieci do żłobka, teraz do przedszkola. – Budziło to początkowo pewne zdziwienie otoczenia – opowiadał – a zimą wręcz protesty. Ludzie zaczepiali mnie na ulicy, mówiąc, że dzieciom jest za zimno. To zupełnie nieracjonalne. W przyczepce jest znacznie cieplej niż w wózku, bo jest szczelnie zamykana. A nikt się przecież nie oburza na widok dziecka w wózku zimą. To są po prostu jeszcze mało znane rozwiązania i dlatego budzą opór. Wiele osób reaguje zaskoczeniem, także gdy mówię, że mój dziesięcioletni syn dojeżdża do szkoły na rowerze. Początkowo towarzyszyłem mu, teraz jeździ sam. Jest bardzo ostrożny. Dystans, który ma do pokonania, nie jest długi, poza tym jedzie chodnikiem, bo przepisy mu jeszcze zezwalają. Uważam, że to nie jest niebezpieczne.

Andrzej Rehorowski, założyciel fundacji Rower w Mieście, intensywnie jeździ na rowerze od wielu lat, ale nie jest rowerzystą całoroczną, w przeciwieństwie do Krzysztofa Cibora i Jacka Grunt-Mejera, korzysta również z samochodu. Lubi jednak odwozić dzieci do szkoły na rowerze. Systematycznie jeździ wzdłuż Żwirki i Wigury. Dziś towarzyszy już tylko najmłodszemu, ośmioletniemu synowi. Najstarsza, nastoletnia

Zdjęcie na stronach 124–125
Jacek Grunt-Mejer,
autor popularnego
bloga „Strefa piesza”,
z rowerowej przyczepki
dla dzieci korzysta
na co dzień i podczas
wakacji. Gdy Zosia
i Witek mieli cztery
lata, a Janek dziewięć,
przejechali trasę
długości tysiąca trzystu
kilometrów!



córka jeździ sama, młodsza wybrała rolki. – Wychowując dzieci, powtórzyłem jedynie metody mojego ojca – wyjaśniał podczas spotkania. – Przykładał się, by mnie nauczyć. Potrafił też wszystko sam naprawić w rowerze. Byłem dumny, bo inni ojcowie tego nie umieli. Pamiętam dzień, w którym odkręcił mi boczne kółka i po raz pierwszy pojechałem na dwóch. Miałem pięć lat. Pochwalił mnie i w nagrodę dostałem batonik Pawełek. To były cudowne chwile.

Na stronie internetowej Roweru w Mieście spisane są cele fundacji. Na pierwszym miejscu działanie na rzecz tego, by rower stał się powszechnym środkiem transportu w miastach. Podczas rozmowy dowiedziałam się jednak, że to raczej narzędzie niż cel. – Od dawna już wiadomo, że rosnąca społeczność rowerzystów jest motorem poważnych zmian społecznych. Miasta stają się bardziej ludzkie. Naszym dalekosiężnym celem jest przede wszystkim dobre, miłe, ciekawe życie w mieście – opowiadał Andrzej Rehorowski. – Jazda na rowerze znacznie mniej stresuje, omija się korki, przyjeżdża się na czas, można oglądać z bliska domy i drzewa, zatrzymać się przy małym sklepie, nie szukając miejsca do zaparkowania. Rowerzysta jest w ruchu, to mu daje relaks, wyzwala optymizm. Większa liczba rowerzystów w mieście oznacza mniej hałasu, czystsze powietrze, więcej lokalnych sklepów, kawiarni, mniej agresji, lepsze relacje międzyludzkie.

Andrzej Rehorowski pochodzi z Rozwadowa, w Krakowie studiował, a w Warszawie zamieszkał ze względu na pracę. Historyk z wykształcenia, skończył też podyplomowe studia z marketingu, przez wiele lat był producentem filmów reklamowych.

– Bardzo dużo jeździłem samochodem, musiałem szybko przemieszczać się z punktu „a” do punktu „b”, ze spotkania na spotkanie – odwołał się do własnych doświadczeń. – I w końcu doszedłem do wniosku, że samochód mnie izoluje od ludzi i od otoczenia. Sprawia, że nie mogę się w Warszawie zakorzenić, choć mieszkam tu już piętnaście lat. Z racji pierwszych studiów i własnych zainteresowań dużo czasu poświęciłem na badanie historii powstania warszawskiego. Warszawa jest dla mnie miastem bolesnym, a przez to trochę obcym. Traumatyczne wydarzenia nie pozostają bez wpływu na dzisiejszą jakość życia. Mieszkam tu jednak ze świadomego wyboru, dlatego zastanawiałem się, co mogę zrobić, by Warszawę oswoić. By nie czuć się wyobcowany, mieć więcej prywatnych, a nie tylko zawodowych kontaktów z ludźmi. I jednocześnie pomóc w podobnych problemach innym. Dziś myślę, że rower jest dobrym do tego narzędziem.

Andrzej Rehorowski powołał fundację w 2012 roku. Pragnie zorganizować w Warszawie cykliczny maraton rowerowy. Zainspirował go maraton odbywający się w Kapsztadzie. Trasa liczy ponad sto kilometrów, jest trudna, poprowadzona w górzystym terenie, niektóre podjazdy mają kilkanaście kilometrów.

– Do Kapsztadu wielokrotnie jeździłem kręcić filmy reklamowe – opowiadał. – Wielkie rowerowe święto oglądałem co roku, od 2001 do 2012. Niezwykłe wydarzenie. Pierwszy maraton odbył się jeszcze w czasach apartheidu. Przyjechało wówczas zaledwie stu rowerzystów. Sytuacja zmieniła się zdecydowanie po 1994 roku, gdy RPA stała się demokratycznym krajem. Pojawili się sponsorzy, media. Dziś w imprezie bierze udział trzydzieści tysięcy osób! Latami obserwowałem, jakie dalekosiężne pociągnęło to za sobą zmiany. Jak zmieniła się infrastruktura miasta, ile osób korzysta dziś z rekreacji na rowerze. Nie do końca jednak rozumiałem, dlaczego ten, niewątpliwie trudny, przejazd budzi

← ROWER
W MIEŚCIE



Andrzej Rehorowski na rowerku Bobo w 1974 roku, w rodzinnym Rozwadowie. Dziś założyciel fundacji Rower w Mieście. Zdjęcie zostało zrobione przez sąsiada – Tadeusza Mastalerczyka

w ludziach tak silne emocje, dlaczego przyjeżdża tylu uczestników z całego świata. Pojąłem to dopiero, gdy sam wzięłem w nim udział. Na trasie gromadzi się milion dopinających! Tak, milion! Nieprzebrane tłumy. Ludzie skandują, robią zdjęcia, przybijają piętki. To wyzwala olbrzymią pozytywną energię. Muszę przyznać, że poczułem się odmieniony. Efektem jest fundacja. Pierwszy maraton planujemy na 2014 rok. Trasa została już ustalona, władze miasta ją zatwierdziły. Jeśli wszystko się uda, Warszawa będzie piątym miastem na świecie, po Kapsztadzie, Nowym Jorku, Hamburgu i Berlinie, w którym odbywa się rowerowy maraton. Wierzę, że pociągnie za sobą wielkie przemiany.



Andrzej Rehorowski odwoził dzieci do szkoły na rowerze. Dziś towarzyszy już tylko najmłodszemu, ośmioletniemu synowi