



6

Telefon do **Rafała Muszczyński** znalazłam na stronie internetowej Warszawskiej Masy Krytycznej. Udostępniany jest tam już od dziesięciu lat.

– Dziś pracuję w domu, proszę przyjechać – powiedział, gdy zadzwoniłam, by umówić się na spotkanie. – Mieszkam na Białołęce, przy ulicy Kowalczyka, w bloku zbudowanym dla pracowników FSO.

Minęłam elektrownię na Żeraniu, skręciłam w odpowiednią przecznicę, ale długo nie mogłam trafić, bo właśnie rozkopano osiedlową drogę. Hulał wiatr i jak na złość padał śnieg, mimo że był już kwiecień! Zły humor minął mi jednak, ledwie usiadłam obok Rafała. To zaskakująco życzliwy i emanujący energią człowiek. Pokazał mi swój niebieski rower, który trzymał na korytarzu, obok sporej szafki na narzędzia. Skonstruował go sam. Poziomy. To znaczy taki, że pedałując, trzyma się nogi wyprostowane przed sobą, a nie opuszczone w dół. – Jest nieco szybszy i zdecydowanie wygodniejszy – wyjaśnił z zadowoleniem. – Uważam, że lenistwo jest siłą napędową świata.

Rafał przekonał się do tego rozwiązania, pracując w Velotaxi. Kolorowe riksze o jajowatym kształcie, które kilka lat temu pojawiły się w Warszawie, miały podobną konstrukcję napędu. To już jego druga „poziomka”. Pierwszą zbudował w 2006 roku. Rower pokonał dwadzieścia pięć tysięcy kilometrów. Oprócz jazdy po mieście i wypadów do Puszczy Białowieskiej, na Mazury, Suwalszczyznę, Litwę, Słowację i Węgry, zaliczył też ekspresową, dwudniową pielgrzymkę do Częstochowy.

– Gdy inni chłopcy wychodzili kopać piłkę, to ja też, tylko że oni kopali pięć godzin, a ja godzinę. Przez pozostałe cztery jeździłem na małym rowerku wokół tych trzech FSO-owskich bloków – zaczął opowiadać o swoim dzieciństwie, nalewając herbatę. – Później chciałem dojeżdżać na rowerze do liceum. Niestety pani woźna wypowiedziała mi wojnę, nie mogłem trzymać roweru w szatni. Stojaków, jak łatwo się domyślić, nie było. Przegrałem, nie pomogła nawet zgoda pani dyrektor. Lepiej poszło mi w studium informatycznym przy Zajęczka. Początkowo jeździłem tylko, gdy było ładnie, aż któregoś dnia wyruszyłem rano piękną jesienią, a po południu wróciłem po śniegu. Zorientowałem się wówczas, że jeżdżenie „po białym” wcale nie jest takie złe. I nagle, nieoczekiwanie dla mnie samego, stałem się rowerzystą całorocznym.

Niewiele później zaczęła się przygoda Rafała z Warszawską Masą Krytyczną. Masa działała wówczas już od czterech lat, była jednak nielegalna.

– Wszystko odbywało się zupełnie inaczej niż dziś. Teoretycznie każdy wiedział, co powinno się robić, a czego nie – tłumaczył. – Czyli jak się zachować, żeby nie eskalować konfliktu. Ale to nie było proste. Kierowcy reagowali na nasz przejazd bardzo agresywnie. Puszczali im nerwy, nagminnie wjeżdżali w peleton. Pamiętam jak jeden z nich, przy ulicy Waryńskiego, potracił rowerzystę. Poleciały szyby, ktoś zaczął skakać po masce. Na szczęście byli też tacy, którzy potrafili hamować emocje. W tamtych latach rowerzyści



WARSZAWSKA MASA KRYTYCZNA



na jezdni byli przez kierowców ignorowani. Nierozumiani. Znane są badania, z których wynika, że kierowcy rowerzystów nie widzieli. Dosłownie. I właśnie dlatego powstała Masa Krytyczna. Pierwsze przejazdy organizowano zupełnie bez pieniędzy. Jak ktoś miał megafon, to go przywoził, jak ktoś znał tanią drukarnię, to drukował ulotki. Nie wiadomo nawet, ilu było organizatorów, wielu pozostało anonimowych. Do najaktywniejszych należeli: Marcin Myszkowski, Aleksander Buczyński, Krzysztof Rytel.

Ze strony internetowej znam taki opis: „Warszawska Masa Krytyczna jest to przejazd pojazdów napędzanych siłą ludzkich mięśni. Odbывается w ostatni piątek każdego miesiąca, bez względu na pogodę i porę roku, rozpoczyna się o godzinie 18.00 na placu Zamkowym w Warszawie. Jest to impreza niekomercyjna, organizowana przez wolontariuszy, chcących, aby Warszawa była przyjazna dla rowerzystów, i dzięki dobrowolnemu wsparciu jej uczestników. Obecnie jest to jedna z największych imprez rowerowych na świecie – w miesiącach letnich bierze w niej udział kilka tysięcy uczestników, a w miesiącach zimowych, nawet podczas największych mrozów, frekwencja nie spada poniżej 100 osób”.

Jedna z największych comiesięcznych imprez rowerowych na świecie? Trochę niedowierzałam, ale Rafał się upierał. Dodał tylko: comiesięcznych i niekomercyjnych. Nie ma natomiast żadnych wątpliwości, co do tego, że powstała w 1998 roku, wzorowana na pierwszej Masie Krytycznej zorganizowanej w San Francisco w 1992. Amerykańskim organizatorom chodziło o zwrócenie uwagi na problemy rowerzystów w ruchu miejskim. Na to, że w miastach budowane są tylko drogi samochodowe i nikt nie uwzględnia roweru jako środka komunikacji. Ich metodą było złamanie przepisu, który każe rowerzystom jechać w szeregu, jeden za drugim. W San Francisco pojechali wszystkimi pasami, blokując automatycznie ruch na całej swojej trasie. Ten sam zabieg powtórzyli potem rowerzyści w innych miastach, w Nowym Jorku, Londynie, również w Warszawie.

W 2013 roku Warszawska Masa Krytyczna obchodziła piętnaste urodziny. Gdy zapytałam o pierwszy przejazd, Rafał odesłał mnie do Aleksandra Buczyńskiego ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze. On sam działa w Masie Krytycznej już przeszło dziesięć lat i, obok Wojtka Kaszuby, jest dziś jej głównym organizatorem, samych początków jednak nie pamięta. Pamięta za to słynną zadymę na moście Świętokrzyskim, w 2004 roku.

– Zaczęło się od tego, że w Urzędzie Miasta, który wówczas mieścił się przy placu Bankowym, złożyliśmy petycję w sprawie budowy dróg rowerowych – wspominał.
– Było pod nią tysiąc podpisów. Posklejaliśmy kartki, całość miała czterdzieści metrów długości, wyglądało to niesamowicie. Potem pojechaliśmy na miasto. Oczywiście Masa była nadal nielegalna. Cały czas towarzyszyła nam policja, co chwila było słychać przez charczący megafon: „**Pan Myszkowski proszony do radiowozu!**”. Marcin Myszkowski podjeżdżał i podawał ulice, którymi będziemy jechać. Wszystko szło dobrze do czasu, gdy ktoś przez pomyłkę zmienił trasę podaną policji przez Marcina. Potem, zdaje się, ktoś inny kopnął radiowóz i zaczęło się. Peleton miał półtora kilometra, jechałem z koleżanką w środku, nagle widzę, że coś jest nie tak. Rowerzyści przed nami zawrócili, jadą prosto na nas i krzyczą: „Policja! Policja!”. Odwracamy się więc, ale za nami dokładnie to samo, też jadą na nas i krzyczą: „Policja!”. Okazało się, że zostaliśmy zamknięci na moście Świętokrzyskim. Zablokowany został z dwóch stron, od Powiśla i od Pragi. To nie było

Rafał Muszczyńko
na rowerze
poziomym
własnego projektu

trudne, nie ma tam żadnych zjazdów, jest stosunkowo mały ruch, tramwaje nie jeżdżą, miasta to nie paraliżuje. Oczywiście półtora tysiąca ludzi nie mogli wziąć na komisariat, postanowili więc nas spisać. Cała rzesza policjantów wyjechała bloczki. Szybko jednak im się skończyły, a rowerzystów nie ubywało. Poza tym wielu z nas nie miało przy sobie żadnych dokumentów. Bawiliśmy się świetnie. Nikt chyba nie dostał mandatu. A nawet gdyby, to też nie byłoby problemu. W takich sytuacjach zrzucaliśmy się. Pięćdziesiąt osób dawało po złotówce i po krzyku – śmiał się Rafał. – Rok wcześniej, podczas podobnych wydarzeń przy placu Konstytucji, było mniej zabawnie. Żeby nas rozpedzić, używali pałek. W prasie pojawiły się zdjęcia policjantów ciągnących rowerzystów po ziemi, rzucających rowerami. Marcin Myszkowski miał sprawę „za posiadanie przeraźliwego sygnału dźwiękowego”, czyli gumowego pingwina na kierownicy. Czytałem później protokół pełen kwiatków w rodzaju „doskonale widziałem twarz oskarżonego, bo cały czas jechałem **bezsrednio za nim**”. Tym razem mieli już chyba dosyć, nie chcieli dłużej ganiać się z nami po mieście. I zaprosili nas na rozmowy!

Rozmowy skończyły się legalizacją Warszawskiej Masy Krytycznej. Od tej pory policja towarzyszy przejazdom, ale teraz już w innej roli, jako pomoc.

– Wcześniej jednak odbyła się gigantyczna dyskusja – mówił Rafał. – Najbardziej przeciwni legalizacji byli oczywiście kurierzy i anarchiści. „Dlaczego Myszkowski podejmuje w naszym imieniu decyzje? Kim on w ogóle jest?! To nie jest reprezentant Masy, tylko uczestnik, jak my wszyscy!”. Uważali, że porozumienie z policją to zgniły kompromis. Zgniły kompromis dla kuriera? Nie! Nigdy! Przecież jak jest problem, to wyciąga się kłódkę na łańcuchu i wali po lusterkach! Oni wierzą tylko w takie metody, więc się obrazili i odeszli. Uważali, że Masa ma być krytyczna, a nie współpracująca. Do pewnego stopnia mogą ich zrozumieć, ale tylko do pewnego. Przeciwny jestem używaniu kłódek i łańcuchów jako argumentów.

Po piętnastu latach od powstania Warszawskiej Masy Krytycznej w ostatni piątek miesiąca, o godzinie osiemnastej, pod kolumną Zygmunta zbierają się nawet dwa tysiące rowerzystów. Ale to już nie takie zaczepne, nastawione na konfrontację dwa tysiące. Nie dochodzi do potyczek z policją. Charakter przejazdu zupełnie się zmienił, jest mnóstwo ludzi z rodzinami. Wcześniej też bywali, ale wyjątkowo, teraz są ich setki. Jednak wielu dawnych uczestników, nie tylko kurierzy, wycofało się. Przejazd jest powolny, może nawet rozwlekły. Dla niektórych to już nuda.

Odkąd Masa stała się legalna, organizatorzy muszą zwracać się do władz o pozwolenie na przejazd. Zdarzyło się kilka razy, że zgody nie otrzymano. – Ale przejazdy i tak się odbyły – stwierdził Rafał, nie bez satysfakcji. – Zawsze tłumaczymy policji, że nasz wpływ jest ograniczony. Możemy oczywiście ogłosić, że Masę odwołujemy, ale większość ludzi i tak przyjedzie. Co więcej, kurierzy, gdy dowiedzą się, że jest odwołana, od razu się pojawiają i robią ją po swojemu. I wówczas zamiast grzecznego peletonu, jadącego wcześniej ustaloną trasą, będzie chaos, zadymy i bajzel na mieście. A potem burza w mediach. Ten argument zazwyczaj świetnie działa! Bo Masa jeździ zawsze! – mówił z pełnym przekonaniem. – Jest siłą nie do zatrzymania. Policja to już doskonale rozumie.

A co by musiało się stać, żeby Masa przestała jeździć? Odpowiedź znam, bo na stronie internetowej zamieszczono ją jako motto: „**Będziemy jeździć, dopóki codzienna jazda rowerem po Warszawie nie będzie tak przyjemna i bezpieczna jak udział w naszej imprezie**”.

– Czy oprócz artykułów napisano coś o Warszawskiej Masy Krytycznej? – spytałam Rafała, bo temat wydawał mi się niezwykle ciekawy. – Książkę, pracę magisterską? – Powstała jedna praca na socjologii – odpowiedział. – Ewelina Rita Całka badała organizatorów: czy dzielą się na jakieś grupy, kto kogo lubi, a kto kogo nie lubi, kto jest szefem. Było mi miło, bo z jej badań wynikało, że jestem naturalnym liderem – Rafał znów się roześmiał. Jest bardzo wesołym człowiekiem. – Czasem pojawiają się studenci, robią ankiety wśród uczestników, ale nie znam żadnej pracy o historii Masy, niczego całościowego.

„Raffi”, bo taką ma ksywkę, jest dziś inżynierem gospodarki przestrzennej. Współtworzy portal „Polska na Rowery”, czasem publikuje w „Kręć Warszawo”, dodatku „Gazety Wyborczej”. Dla miesięcznika „Logo” robi przeglądy oferowanych na rynku rowerów. Należy do stowarzyszeń Miasta dla Rowerów, Zielone Mazowsze i do Federacji Kółeczkowej, nieformalnej platformy wymiany informacji i doświadczeń między osobami z niepełnosprawnością ruchową.

Przeglądałam artykuły, które napisał. Namawia w nich na przykład do kupowania roweru jesienią, a nie wiosną. Dlaczego? Bo będzie tańszy, nawet o kilkaset złotych. Albo tłumaczy, co to jest śluz rowerowa, a co to kontrapas. Wyjaśnia też inne kwestie.

– Czy można jechać na rowerze po chodniku? – Zasadniczo nie, choć jest parę wyjątków. Można na przykład, gdy towarzyszy się dziecku jadącemu na innym rowerze, które nie ukończyło dziesięciu lat, lub podczas ekstremalnie złej pogody, kiedy jest gołoledź, śnieżyca lub gęsta mgła.

– Czy kask jest obowiązkowy? – Na szczęście nie.

– Czy można przejeżdżać rowerem po przejściu dla pieszych? – Absolutnie nie.

Grozi za to mandat wysokości stu złotych.

Warto wiedzieć...



Zdjęcie na stronach 54–55
Warszawska Masa
Krytyczna, maj 2013
Zdjęcie na stronach 56–57
Masa Powstańcza 2013

Warszawska Masa Krytyczna, 2002 rok.
Autorem zdjęcia jest Marcin Myszkowski







Przejazdu w dniu imienin marszałka Piłsudskiego w 1933 roku nie da się porównać z Masą Krytyczną, ale też robi wrażenie.