

ВЕЛО  
СНОБ

# ВЕЛО СНОБ

ЛЮДИ, БАЙКИ  
И КУРАЖ



*Иллюстрации  
Кристины Келле*



Москва, 2018

Посвящается Рут Вайсс.

Оказаться в виде книги у нее на полке — вот что такое успех.

В Утопии возобладают велодорожки. — Герберт Уэллс<sup>1</sup>

УДК 796.072  
ББК 75.3  
В12

Оригинальное название BIKE SNOB  
First published in English by Chronicle  
Books LLC, San Francisco, California.

Перевод с английского  
Шаши Мартыновой  
Редактор Максим Немцов

**Вайсс, Ибен**  
В12 Велосноб: люди, байки и кураж :  
пер. с англ. / Ибен Вайсс. — Москва :  
Олимп-Бизнес, 2018. — 240 с.: ил.

ISBN 978-5-9909052-5-2

*Все права защищены. Воспроизведение  
всей книги или ее части в любом виде  
воспрещается без письменного разре-  
шения издателя.*

Text copyright © 2010 by Eben Weiss  
Illustrations copyright © 2010 by  
Christopher Koelle  
All rights reserved.

Перевод © Ш. Мартынова, 2017  
Издание на русском языке, оформление  
© Издательство «Олимп-Бизнес», 2018



## СОДЕРЖАНИЕ

### ВВЕДЕНИЕ

Велосипед и что в нем такого 8

### ЧАСТЬ 1 Основы

ПОДКЛЮЧАЕМСЯ. История велосипеда 16

ЧТО ТАКОЕ «ВЕЛОСИПЕДИСТ»  
И ЗАЧЕМ КОМУ-ТО ИМ СТАНОВИТЬСЯ? 44

ВЕЛОКЛАССИФИКАЦИЯ

Многообразие подвидов велосипедистов 57

ДОБИРАЕМСЯ НА ВЕЛИКЕ. Как велоезда изменила мою жизнь 87

### ЧАСТЬ 2 Дорожные правила

«ПОЧЕМУ ВСЕ СТРЕМЯТСЯ МЕНЯ УБИТЬ?»

Страх, или Как выжить на велике 98

ВЕЛОЕЗДА В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ

Облагораживание велосипеда 120

ГЛЯДИТЕ-КА, Я ТОЖЕ НЕ КАК ВСЕ!

Миф о велосипедной культуре 130

### ЧАСТЬ 3 Велоезда. Углубленное изучение

НЕ ПРИВЯЗЫВАЕМСЯ. Бремя велообладания 142

РАСТРЯСАЕМ ЖИР. Влияние велоезды на стройность 163

ПРОКОЛ ПРИСПОСОБЛЕННОСТИ. Правила и мода 195

КРАТКОЕ РУКОВОДСТВО ПО ЭТИКЕТУ

ДЛЯ НЕ-ВЕЛОСИПЕДИСТОВ 207

ЭПИЛОГ 216

БЛАГОДАРНОСТИ 222

ПРИМЕЧАНИЯ ПЕРЕВОДЧИКА 224

# ВВЕДЕНИЕ

## Велосипед и что в нем такого



Мы, люди, изобретали много всякого. В основном эти изобретения дурацкие и бессмысленные (ручные камни<sup>2</sup>, кукурузные хлопья «Граф Шокула»<sup>3</sup>, трезвость как способ контроля рождаемости). Многие из них развлекательны (видеоигры, настольные игры, игры разума). Кое-какие — полезны и упрощают нам жизнь (терки для сыра, виджеты в пивной таре для сохранения пены, туалетные ершики). Но порой рождается Воистину Великое Изобретение, которое меняет нашу культуру и самый способ жить на этой планете (ирригация, печатный станок, пиво).

Какое из всех Воистину Великих Изобретений — величайшее? Ну, так запросто не скажешь, у всех свое мнение. Но выборку можно сузить. Чтобы отличить Воистину Великое Изобретение от обычного, есть простой тест, вроде лакмусовой бумажки. И лакмусовая бумажка у нас — амиши<sup>4</sup>.

Амиши держались корней дольше почти любой другой общности в Америке, и удалось им это вот как: они пренебрегали всякими вульгарными современными выдумками. Взгляните, вот всего несколько затей, с которыми амиши отказываются иметь дело:

- электричество;
- застёжки-«молнии»;
- мобильные телефоны;
- автомобили;
- компьютеры;
- моторные яхты;
- тренажеры «Наутилус»;
- пластическая хирургия;
- альбомы Лудакриса<sup>5</sup>.

Жизнь без всего этого может показаться безумием, однако, если всерьез задуматься, обойтись можно без чего угодно в этом списке. Люди тысячелетиями жили без электричества — и справлялись (если не считать темнотищи и холеры). Застёжки-«молнии» — попросту «опасные» пуговицы, телефоны — сатанинские приборы для распространения сплетен, да еще и обольстительно вибрируют у вас в кармане (всё вибрирующее — зло), автомобили — всего лишь повозки, но бестолковые и не умеют избегать столкновений, если возница заснул, а всё прочее — безделицы, с помощью которых одни люди втягивают других во внебрачный секс. Вам и впрямь, что ли, нейдет весь день, поигрывая накачанными при помощи «Наутилуса» мышцами, названивать почем зря друзьям по мобильному телефону, стоя на носу собственной моторной яхты? Улучшает ли всё это вас как личность? Вряд ли.

Кроме того, амиши сторонятся не всего подряд в современной жизни. Они избегают лишь того, что, по их мнению, вредит душе. А по-настоящему замечательными, полезными вещами, придуманными не исключительно для прихорашивания, тщеславия и просмотра порнографии, они пользуются. Вот такими, например:

- обычная хирургия, не-пластического извода;
- лекарства;
- холодильники (на керосине, а не на электричестве);
- велосипеды.

Именно: амиши ездят на велосипедах. Многословные отчеты о поездках и фотоснимки своих велосипедов они в блогах, может, и не вывешивают (блоги амишей называются «проповедями»), не остановятся они и у кафе, и потягивать эспрессо из крошечных чашечек, глаза при этом на женщин в коротких юбках, как это свойственно итальянцам, не будут, — и уж точно в облегающую лайкру упаковываться не станут. Однако ногу через седло перебросят и, давя на педали, свои ретро-брюзгливые зады на рынок за сыром повезут. На мой взгляд, это говорит нам о многом. Это говорит нам о том, что амиши не напрочь психи. И о том, что, глядишь, можно заработать денег, если отпустить бороду, внедриться а-ля Харрисон Форд в общину амишей <sup>6</sup> и открыть там «Старую добрую велолавку». Но, самое главное, это говорит нам, что велосипед — Воистину Великое Изобретение.

Что правда, то правда. Амиши способны устоять перед Брэдом Питтом, Анджелиной Джоли, порнографией, ледяными «маргаритами» на тропических пляжах, перед синтетическими наркотиками, гоночными автомобилями (вообще-то перед любыми), бикини, «Американским идолом» <sup>7</sup>, «Амазоном» и кроссовками. А вот перед велосипедом — нет. А всё оттого, что велосипед — Воистину Великое Изобретение.

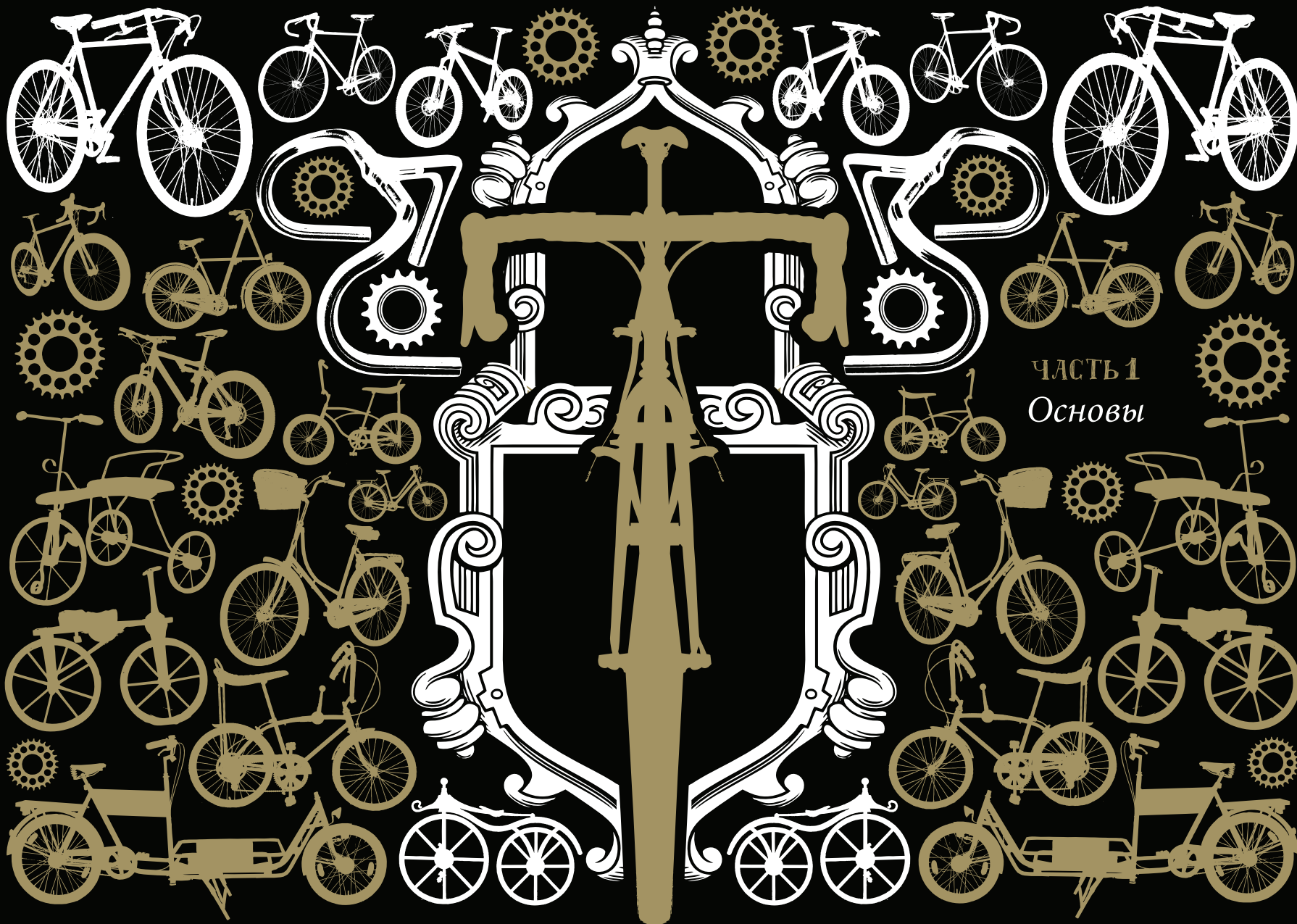
Велосипед — Воистину Великое Изобретение, потому что он — часть единого человеческого опыта, от легкомысленного до необходимого. Велосипед, если его постичь как следует и применять весь его потенциал, — ключ к совершенно иному и во многом более благодатному способу жить. Разумеется, и у использования велосипеда есть ограничения, но их на удивление мало. Велосипед способен подарить вам ощущение свободы и скорость, какие дает мотоцикл; радость жизни и покой, какие возникают при медитации; пользу здоровью, сопоставимую с результатами проведенного в спортзале вечера; самовыражение, каким овладеваешь, учась играть на гитаре, и торжество победы, что бывает на марафонском финише. Велосипед — изобретение, во многих отношениях опередившее свое время, но время его наконец-то пришло.

Как и компьютер, гитара или мотоцикл, велосипед — изобретение, которым можно по неведению злоупотребить. Можно не замечать всей полноты его возможностей (вообразите, что пользуетесь компьютером только для игры в солитер или чтобы смотреть фильмы. Иными словами, и то и другое компьютер делать позволяет, но имеет смысл заниматься и всем остальным). Можно утомлять других и выглядеть полным идиотом (вообразите кого-нибудь, кто понятия не имеет, как играть на гитаре, от «Фендер» и усилком «Маршалл»). И, разумеется, можно погибнуть (всё, что позволяет творить мотоцикл, позволяет и велосипед, в том числе и угробить свою жизнь).

В последующих главах я разберусь со всем перечисленным. Одним словом, выключайте телевизор, бросьте нервно дергать «молнию», скажите друзьям, которые звонят вам с яхт, что вы перезвоните позже, и получите удовольствие от Воистину Великого Изобретения посредством изобретения поскромнее, но всё же иногда полезного — печатного слова.







ЧАСТЬ 1  
Основы



# ПОДКЛЮЧАЕМСЯ

## История велосипеда

*Когда вижу взрослого человека на велосипеде, я не отчаиваюсь в будущем человечества<sup>8</sup>.*

Герберт Уэллс

Велосипед — одно из простых изобретений, какие были у нас под рукой словно бы испокон веку. В конце концов, в нем же всё механическое, ничего особенно современного вроде электричества или внутреннего сгорания ему не требуется. Можно счесть, будто еще в 1600-х кто-нибудь посмотрел на лошадь и подумал: «Слушайте-ка, а чего б не сделать такое вот, но с колесами?» Однако ничего подобного не происходило вплоть до 1818 года, когда немецкий барон Карл фон Дрез запатентовал *Laufmaschine*, также известную под названием «дрезина» или «лошадка денди». По сути, то было транспортное средство с двумя колесами,

на которое усаживаешься и приводишь всю конструкцию в движение, отталкиваясь ногами, как Фред Флинтстоун<sup>9</sup>. И хотя у этого прибора имелось два колеса и он предшественник велосипеда, всё равно он остался лишь катающейся табуреткой и довольно быстро вышел из моды — по многим причинам, но главное — у него не было педалей и смотрелось это по-дурачки.

Затем появилось несколько викторианских штуковин с педалями и колесами, разнообразных конструкций, и вот их уже именовали «велосипедами». Наконец, в 1860-х годах во Франции один велосипед оказался почти таким, как надо. К сожалению, его изготовили из железа, колеса — из дерева, ездить на нем было мучительно, и потому его окрестили боншейкером, или «костотрясом». Но всё-таки у него имелось два колеса примерно одинаковых размеров, педали; а это значит, что люди, ездившие на нем,



не просто бегали, подложив под зад колесо, как на «лошадке денди». У «костотряса», впрочем, изъянов хватало. Помимо истязания ездой на нем (уверен, сегодня его бы называли бы «яйцебойкой»), у «костотряса» не было цепного привода. Педали и шатуны крепились прямо к переднему колесу. Это называется «прямой привод», и вам он, несомненно, знаком: его до сих пор применяют в таких высокотехнологичных машинах, как детские трехколесные велосипеды. Хорошо в таком приводе то, что с ним никогда не зажует штанину, как в цепном, но беда в том, что со звездочки на звездочку в нем не переключишься, а потому скорость у такого велосипеда не поменять. Можно лишь увеличить диаметр самого переднего колеса.

Это и привело к возникновению всеми любимого старинного велосипеда с колесами разной величины — «пенни-фартинга», которые начал производить в 1870 году в Англии Джеймс Старли.



Свое прозвище пенни-фартинг получил из-за потешно крошечного заднего колеса и несусветно громадного переднего: они смотрелись как маленькая и крупная монетки (соответственно пенни и фартинг), такой вот привет викторианскому такту и сдержанности, иначе эту машину назвали бы «тестикулами наездника костотряса», ибо, вне всяких сомнений, и на это она походила. Раму изготавливали из стальных трубок, гораздо легче чугунных, у колес имелись проволочные спицы, и вся конструкция была в целом гораздо воздушнее, а также, благодаря большому переднему колесу, ездокам удавалось набирать настоящую скорость — такую, что породила спортивные велогонки. Но за такую скорость приходилось платить: конструкция оставалась непрактичной и чрезвычайно опасной. Вылеты из седла лицом вниз — обычное дело. Да вы только *посмотрите* на эту штуку! Она же несуразна донельзя.

Но публика тем не менее новой моделью увлеклась. Каким бы нелепым изделие ни было, люди впервые смогли быстро перемещаться без помощи пара, ветра или косматых смердящих животных. Пенни-фартинг — до того великая штука, что он дожил до наших дней, как символ и рождения велосипеда в частности, и находчивости стародавних викторианских времен вообще. Изображения пенни-фартинга попадают и в витринах велосипедных магазинов, и на футболках, а иногда встречаются и сами они, живьем, под всякими чудиками, которые до сих пор на них катаются.

В 1878 году Алберт Поуп основал в Бостоне компанию «Колумбия Байсикл», а к 1880-му все модники уже гоняли на пенни-фартингах. Но *какова* была езда на велосипедах в те поры? Кто они, наши велопродки? Чтобы это выяснить, я взялся читать старые «газетные» статьи. Для тех из вас, кому неизвестно, что такое газета: это то, что люди читали до того, как возник интернет. Такое занятие можно уподобить чтению скатерти — такой вот буквенный аналог пенни-фартинга. Короче, из газет я много чего почерпнул.

Вот что сообщает о велосипедной езде «Нью-Йорк Таймс» от 13 марта 1885 года, в разгар пенни-фартинговой лихорадки:

## ПОПУЛЯРНЫЙ ВЕЛИКОПОСТНЫЙ СПОРТ

Велосипеды — ныне любимая народная забава

ОГРОМНЫЕ ТОЛПЫ НА ГОНКАХ МИШО

**Велоклуб в Бруклине**  
**Уникальное развлечение на катке Клермонт-авеню:**  
**запланирован костюмированный заезд**

В сезон Великого поста возник большой бум велосипедных катаний: общество Нью-Йорка, и в частности Бруклина, увлеклось этой забавой так, словно других и не бывает. Посещение академии Боумена на Бродвее, близ 53-й улицы, либо катка Клермонт-авеню в Бруклине подтвердит это наблюдение. Последнее заведение — штаб членов велоклуба Мишо, организации,

состоящей из знаменитых публичных персон мегаполиса. Каток Клермонт-авеню открыт в определенные часы и для посетителей с улицы. Велоклуб Бруклина во многих отношениях похож на клуб Мишо. Его члены составляют исключительное светское общество. Они сразу сняли каток Клермонт-авеню только для себя — и гостей из публики не допускают.

Вечерами по вторникам и пятницам, а также после обеда по средам и четвергам члены Мишо полностью распоряжаются академией Боумена. Здесь проходят обычные и костюмированные заезды, которые собирают много людей. В последний вечер и на арене, и на зрительских галереях была толпа. На послеобеденных встречах подают чай, и они зарекомендовали себя исключительно популярными.

Вчера после обеда зрителей было премного. Вопреки тому, что заезд был организован не Мишо, членов этого клуба собралось немало. Участники клуба и обычные посетители поочередно занимали места в седлах. Тем, кому требовалась помощь наставника, приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить. И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотики, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко. Даже мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной

арене, словно они с машиной единое живое целое.

Примечательно, что падений случилось немного, и мистер Боумен гордится тем, что в его академии серьезных увечий пока не получил никто.

Каток Клермонт-авеню восхитительно приспособился к велокатаниям. Пространство арены в нем такое же обширное — если не больше, — как в любой академии Большого Нью-Йорка, и члены велоклуба это очень ценят. Вчера после обеда каталось немало дам, а в последний вечер публики собралось великое множество — посмотреть музыкальный заезд и обучение класса юных членов клуба. Сегодня после обеда с трех до шести будет чай и музыкальный заезд. На вечер ближайшего понедельника запланирована изощреннейшая зимняя программа. Она включает в себя костюмированный заезд и увеселения в пользу Дома одиноких женщин и детей.

Управляющий Уильям Э. Уэбстер возглавляет устройство и, действуя по рекомендации некоторых ведущих дам-наездниц из высшего общества Бруклина, составил программу, которая заинтересует любого члена клуба, а также многих других. Сначала состоится общий заезд членов клуба в костюмах, и за оригинальность наряда ожидаются следующие призы:

#### **ПЕРВЫЙ ПРИЗ**

Главному остроумцу

#### **ВТОРОЙ ПРИЗ**

Главному красавцу

#### **ТРЕТИЙ ПРИЗ**

Главному любимцу публики

Жюри — миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Джеймс М. Фуллер и миссис Уильям К. Уоллес<sup>10</sup>.

Вслед за этим оригинальным конкурсом состоится причудливый сложный заезд с участием мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик<sup>11</sup>. Он — одноногий наездник, творит на велосипеде

поразительные чудеса. Миссис Килпатрик — изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным.

Далее в программе — детская показательная репетиция танцев, для членов клуба, а также братья Боско из Италии и их номер с мартышкой и медведем.

Покровительницы увеселений: миссис Алфред С. Барнс, миссис Тьюнис Дж. Берген, миссис Флэмен Б. Кэндлер, миссис Джордж У. Чонси, миссис Карл Х. Де Силвер, миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Э. Х. Дикерсон, миссис Джон Гибб, миссис Фрэнсис Э. Додж, миссис Джеймс Л. Морган-мл., миссис Кэрролл Дж. Поуст, миссис Уильям К. Уоллес, миссис Уильям У. Росситер, миссис Фредерик Б. Прэтт<sup>12</sup>, миссис Генри Т. Ричардсон и миссис Роберт Б. Вудворд.

Содействующий управляющему Уэбстеру Организационный комитет: У. И. О. Биби, А. Д. Бёрнс, Артур П. Клэпп, Джордж Э. Фэйз, Уильям

В. Хестер, Фрэнк П. Макколл, доктор Леонард Ч. Макфэйл, Алфред Норрис, Эндрю Питерз, Кэрролл Дж. Поуст-мл., К. Дж. Тёрнер-мл., Фрэнк Д. Таттл и Уильям К. Уоллес.

Первый заезд велоклуба на свежем воздухе состоится в субботу после обеда, предположительно — до Кони-Айленда.

В общем, велосипедная езда в 1885 году представляла собой встречу общественных «шишек» на крытом катке и катание на больших колесах. Больше смахивает на пафосную дискотеку на роликах, чем на велоезду, известную нам ныне. Не сомневаюсь я и в том, что «посетители с улицы» в 1885-м — те же яппи 1985-го или наши современники-хипстеры. Велоезда во времена пенни-фартингов и впрямь изрядно отличалась от сегодняшней, а общее у них, похоже, лишь одно: хипстерам это дело нравилось всегда.

И всё же зрелище наверняка было ого-го. Судя по приведенной статье, людям, которым нужны были велоуроки, «приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить». И вот это тоже: «И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотки, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко». Даже «мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной арене, словно они с машиной единое живое целое». Кстати, эта статья подогрела ажиотаж вокруг мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик. Между прочим, «он — одноногий наездник, творит на велосипеде поразительные чудеса. Миссис Килпатрик — изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным».



Однако то, что случилось позднее, совершило переворот в веломире, и ровно поэтому я не ношу прозвища «ПенниФартинг-СнобН-Й». Нет, я не назначение Гровера Кливленда<sup>13</sup> имею в виду. Я имею в виду изобретение «безопасного велосипеда». Безопасный велосипед изобрел Джон Кемп Старли, племянник упомянутого Джеймса Старли, так уж вышло, а название такого велосипеда происходит от того, что на него уже не нужно было громоздиться, как на велосипед со здоровенном передним колесом. У безопасного велосипеда появилась цепная передача, а скорость определяли звездочки. Из этого следовал не только одинаковый размер колес, но и то, что колеса стали *разумного* размера — ну, не выше человеческого роста. Ездить на велосипеде теперь стало просто. Он сделался послушным. А когда через несколько лет компания «Данлоп» начала производить надувные шины, езда к тому же сделалась глаже. Всё встало на свои места. По сути, безопасный велосипед с надувными шинами — тот же, на котором мы все нынче ездим. Разумеется, наши велосипеды теперь куда изощреннее, но замысел не изменился. Грубо говоря, к 1887 году велосипед был готов.

Стоило безопасному велосипеду уйти в народ, как веломир совершенно изменился. Повальное занятие для всех. Большинство велосипедистов — и даже не-велосипедистов — знают, что профессиональная езда на велосипеде была в США когда-то невероятно популярным спортом. Более того, на рубеже прошлого и позапрошлого столетий, окажись вы в садах Мэдисон-сквер, вы не баскетбол пошли бы смотреть, а велогонки. А всё потому, что сады Мэдисон-сквер были велодромом — на котором проходили главные события сезона. Натянули бы наверняка свои парадные твидовые труселя, нафабрили усы и усладились бы старой доброй потехой. Но не все осознают, до какой степени велоезда нравилась публике как вид *деятельности*, а не только как зрительский спорт. Людей охватила новая страсть. Не сомневаюсь: до появления велосипеда народу и занять себя толком нечем было — разве

что прогуливаться по паркам с парасольками, ну или, может, в крокет играть. Конечно, был еще конный спорт, но дорожный. И для него требовались угодья, а если живешь в городе, без загородного поместья, лошадь в гостиную держать не очень-то удастся. В общем, как только появились безопасные велосипеды, позволившие людям исследовать пригороды с приятной скоростью и удобством, все запрыгнули на них быстрее, чем кот на кухонный стол, когда вы открываете банку с тунцом.

Из новшества и предмета поклонения высшего общества велоезда превратилась в стиль жизни. В конце 1890-х люди уже гоняли быстро и далеко. Более того, повсюду расплодилось велоклубы, места катания и велогонки. «Пробеги» и «сто ярдов на скорость», организуемые местными «колесными», где б вы ни жили, проходили в каждые выходные. «Нью-Йорк Таймс» постоянно публиковала «Вестник велосипедиста», где обнародовала заезды и результаты гонок, а также сообщала о велосипедных делах в целом.

## ВЕСТНИК ВЕЛОСИПЕДИСТА

Попечители Бруклинского моста рассматривают  
планы велодорожки

**НИ ОДИН НЕ ПРИЗНАН ПОЛНОСТЬЮ  
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫМ**

Английская аристократия обожает велоезду  
и катания для высокопоставленных дам. Принц  
Уэльский задает моду. Капризный ослик приручен.

Ввиду того что катание через Бруклинский мост вскоре станет затруднительным, а то и опасным, поскольку на мосту уже прокладывают две линии трамваев, радостно слышать, что президент Берри, ведущий инженер и начальник эксплуатации Мартин размышляют над созданием велодорожки исключительно для колесных наездников и наездниц. Они признают, что немедленно это строительство произвести может не получиться, но до недавнего времени велосипедисты сомневались, уделят ли вообще попечители моста внимание их удобству и безопасности.

Начальник эксплуатации Мартин сам передвигается на велосипеде и в недавней утренней поездке наглядно убедился в опасности перемещения по мосту. В прежних условиях полосы движения были заняты транспортом умеренно, ездить пускался в путь под нешуточной угрозой жизни и здоровью; теперь же, когда значительная часть пространства будет занята трамвайными рельсами, неудобства удесатерились. Впрочем, в нынешних

условиях строительства, сообщает мистер Мартин, ничего поделывать нельзя. Когда проезжую часть приведут в порядок, администрация моста выберет тот или иной план благоустройства ради велосипедистов. Мистер Мартин рекомендует клубам и организациям велосипедистов продолжать просветительскую деятельность и призывать к организации велодорожки: чем больше давления общественности, тем, вероятно, лучше.

Несколько проектов уже прислано в контору мистера Мартина — и несколько разработано им самим и его помощниками, и все они ждут отбора. Проект, ныне одобряемый начальником эксплуатации, предполагает сооружение узкой полосы на эстакаде, которую проезжают автомобили. Это полоса шириной чуть более 12 футов, для велосипедистов вполне просторно. Там, где эстакада заканчивается, велодорожка продолжится на том же уровне вплоть до съездов с моста и там сольется с основной трассой. В этих точках для сообщения между эстакадой и уровнем проезжей

части планируются подъемники. Еще один вполне достойный план, но не без недостатков, предполагает полосу шириной примерно четыре — шесть футов, встроенную прямо в проезжую часть, а подъемники

и эстакады — по обоим концам моста. Согласно этому плану велосипедисты вынуждены перемещаться по проезжей части, а потому полностью удовлетворительным его считать не приходится.

Велосипедисты требовали для себя лучших условий — как и ныне. Бруклинский мост открыли в 1883 году, он в те поры был самым длинным подвесным мостом в мире, а велосипедисты уже требовали себе на нем отдельную дорожку.

Для меня как для велосипедиста поразительно, что газета масштабов «Нью-Йорк Таймс» публиковала результаты клубных гонок, но уж такова была их популярность. В конце концов, я сам — клубный гонщик, и, если только кто-то из моих партнеров по команде не выигрывает, я понятия не имею о результатах гонки, в которой *участвую*: я просто пересекаю финишную черту ближе к хвосту стаи и из последних сил качусь к ближайшей кофейне. Если же мне делается любопытно, кто там выиграл, просто спрашиваю у окружающих. Но в те времена велосипедные события освещали неистово, а «Вестник велосипедиста» был своего рода помесью спортивного обзора и раздела брачных объявлений. Велоезда *гремела*.

Столько народу село на велосипеды, что велоезда начала влиять на городскую среду. Чтобы кататься, велосипедистам нужны хорошие дороги. А в те времена их было не так много. Автомобили всё еще выглядели как моторизованные садовые тачки (да и тех негусто — с 1880 по 1893 год Карл Бенц продал что-то около 25 автомобилей), люди всё еще запрягали лошадей. И потому

лучшие дороги, на какие могли рассчитывать ездоки, — с «макадамовым» покрытием (его в 1820-х предложил шотландец Джон Лудон Макадам). В те дни покрытые макадамом дороги были для велосипедистов, как для освоителей фронта — золото: велосипедисты отправлялись буквально на край света, лишь бы дотянуться (покрышками) до таких дорог. Стоило пройти слуху о новой макадамовой дороге, как велосипедисты организовывали на ней «пробег» или «стометровку» — и бросались к ней так же, как скейтбордисты 1970-х в Южной Калифорнии стекались к опорожненным уличным бассейнам.

## УДАРИМ ПРОБЕГОМ ПО РОКАУЭЮ

### В поисках моих двухколесных предков

*Именно верхом на велосипеде лучше всего узнаешь очертанья страны, поскольку приходится потеть вверх по горкам и скатываться с них. На моторе впечатление оставляют лишь высокие холмы, и точной памяти о крае, по которому проехал, в отличие от велосипедного путешествия, не получишь<sup>14</sup>.*

Эрнест Хемингуэй

Одно дело — узнать, что и сто лет назад твое любимое занятие уже гремело на весь свет. Совсем другое — убедиться в этом самому и выяснить, каковы велоезда и велосипедисты были в те времена. Кто его знает, когда какая-нибудь крупная компания вроде «Трека» начнет выпускать машины времени, а заодно и пробные велосипеды времени, а пока добыть такое знание можно лишь

одним способом — читать, а также посещать дороги, по которым тогда катались, и надеяться отыскать оставшиеся следы того, какими были велосипедисты.

Выясняется, что дороги, по которым они ездили, всё еще есть, а вдобавок к ним — куча новых. Более того, обнаруживаются и новые здания, и люди, и машины. Может показаться, что история наших велопредков похоронена под всякими новыми постройками, но вскоре выясняется, что это новое строительство — наследие веломира и в той же мере часть истории, как и пенни-фартинг.

В конце 1800-х где пролегали макадамовые дороги — там же обретались и велосипедисты. А где велосипедистов было изрядно, там возникали всякие деловые предприятия, а следом — и городки. Постепенно эти городки сделались предместьями. К примеру, все знают Куинс и Лонг-Айленд. Куинс — район Большого Нью-Йорка, располагается на Лонг-Айленде, обитает в нем 7,5 миллиона человек, и это во многих отношениях типичный современный пригород. Но в 1895 году Куинс еще не вошел в состав Нью-Йорка, а большая часть Лонг-Айленда оставалась сельской. Зато там имелась макадамовая дорога. Называлась Меррик-роуд. Вообще-то она до сих пор называется Меррик-роуд (или бульвар Меррик, или Западная Меррик-роуд, в зависимости от того, где вы находитесь). Разнообразные скоростные шоссе обошли эту трассу по значимости, но она по-прежнему важная транспортная артерия восточного Куинса и Лонг-Айленда.

В поисках своего велопрошлого я нацепил твидовый костюм для чтения, погрузился в «Вестник велосипедиста» и узнал, что в 1890-х Меррик-роуд была обязательной к посещению



на велосипеде. Славилась на всю страну. Ездоки катались по ней и для удовольствия, и в запуски. Забеги на 100 ярдов вели в восточную часть Лонг-Айленда. Здесь проходили гонки, здесь ставили рекорды. Один из первых героев велоспорта — Чарлз «Миля в минуту» Мёрфи<sup>15</sup>, названный так не потому, что болтал без умолку, а потому что первым в мире проехал милю менее чем за минуту. Этот подвиг дался ему неподалеку от Меррик-роуд, и Мёрфи поставил рекорд на специально выстроенной деревянной дорожке, догоняя поезд, шедший по Лонг-Айлендской железной дороге 30 июня 1899 года.

Словом, для велоезды лонг-айлендская Меррик-роуд была как Бонневильские соляные равнины и Дейтона-Бич вместе взятые<sup>16</sup>. И уж так дорога эта была популярна, что вдоль нее стали строить гостиницы и организовывать обслуживание — для велосипедистов, наезжавших из города. Оказывается, городок Вэлли-Стрим в округе Нассо, на границе с Куинсом, выстроили для обслуживания толп велосипедистов, какие прибывали на Меррик-роуд во всякие выходные. Велоезда, по сути, сотворила Вэлли-Стрим в той же мере, в какой азартные игры — Лас-Вегас. Допустим, Вэлли-Стрим — не один в один Лас-Вегас (что, впрочем, хорошо), да и в наши дни он не велорай, но в любом случае не баран чихнул. Всё способное породить целый город значимо в культуре. Благодаря велосипедам возникали города — как возникали они из-за автомобилей, поездов, рек и фабрик. А вот города, возникшего из-за роллеров, вам отыскать не удастся.

Я обнаружил не только город, выстроенный ради велосипедистов, но, как выясняется, он вырос практически по соседству с другим таким городком, в том месте, которое сейчас в черте города Нью-Йорка, на восточной оконечности полуострова Рокауэй, который, как оказалось, был рассадником велоезды

еще в Пурпурное десятилетие<sup>17</sup>. Видите ли, для нью-йоркцев в те времена Фар-Рокауэй был тем же, что для нас сейчас Хэмптонс, — модным пляжным местом, а Вэлли-Стрим — модным веломестом. Ни за что б не догадался, что улицы моей юности, по которым в субботний день евреи шли в синагогу и над которыми заходили на посадку в аэропорт Кеннеди самолеты, располагались в самом центре Клещей Малаки<sup>18</sup> по части хиповости и культурной злободневки 1890-х. В некотором смысле это всё равно что восхищаться Марком Твенем, посвящать ему свою жизнь и вдруг обнаружить, что ты по чистой случайности вырос через дорогу от дома, где он родился.

Вооруженный этим новым знанием о местах моего детства и любимого занятия, я понял, что мне необходимо навестить Меррик-роуд — былой Великий Белый Путь<sup>19</sup> веломира — на велосипеде и поглядеть, сохранилось ли там хоть какое-то историческое наследие. Вероятно, проехав таким вот популярным в давности маршрутом, я смогу отдернуть завесу времени и по-настоящему, пусть и мельком, узреть полураздетую девушку с игривых фотокарточек, что каталась здесь в 1890-е.

### *ДОРОЖНЫЙ ПРОБЕГ ДО ФАР-РОКАУЭЯ*

*Лучший велоспособ добраться до приморского курорта*

Собравшись проехать старинным маршрутом славной вело-эры, я решил, что лучше способа не придумать: совершу-ка я настоящий «пробег» 1895 года до Фар-Рокауэя. Мой путь доведет меня до дома моего детства, в места, где я учился кататься на велосипеде. Более того, я заодно проеду по Меррик-роуд,



через Вэлли-Стрим, наш велосипедный Вифлеем. Вот так я снял твидовый костюм для чтения, облачился в твидовый велокостюм, смазал свой безопасный велосипед — и двинул.

*Чтобы добраться до пляжа Фар-Рокаузэй, как ни крути, все дороги ведут через Джамейку. Разнообразные способы добираться до Джамейки приведены в статье, посвященной «Любимому столетнему пробегу до Пачоуга».*

Джамейка — в Куинсе. В статье говорится, что до Джамейки можно добраться, стартовав у Центрального парка, миновать 96-ю улицу, далее до парома у истока Восточной 99-й, а затем на пароме до Колледж-Пойнта, он тоже в Куинсе. В той же статье пишут: «Паромы ходят нечасто». Будь здоров как нечасто. Я бы сказал, последний паром от Восточной 99-й до Колледж-Пойнта отплыл примерно во времена администрации Маккинли<sup>20</sup>; отправься я туда и подожди парома — вероятно, нашел бы компашку скелетов в цилиндрах и моноклях, пустые глазницы устремлены на карманные часы. И потому я решил стартовать от Колледж-Пойнта и *сделать вид*, что приехал туда на пароме.

*От Колледж-Пойнта рельсы электрического трамвая ведут к 13-й улице, где необходимо повернуть направо — на дорогу, ведущую к Флашингу, куда от парома всего три мили.*

Никаких рельсов электрического трамвая в Колледж-Пойнте я не обнаружил — как не нашел и 13-й улицы. Есть там, правда, бульвар Колледж-Пойнт, и вот он-то аккурат ведет к Флашингу, и я решил, что это вполне подходящая замена. Приободрившись, я взобрался на велосипед и покатил! Я изо всех сил старался сохранять настрой велосипедиста XIX столетия, однако признаюсь: из-за плотного потока автотранспорта и самолетов над головой (я находился совсем рядом к западу от шоссе Ван-Вика и прямо под авиамаршрутами аэропорта Ла-Гуардия) давалось это непросто. Растерянный, я прибыл во Флашинг, но «Нью-Йорк Таймс» забыла предупредить, что здесь полным-полно машин. Оставила она за скобками и то, что во Флашинге теперь второй крупнейший на весь Нью-Йорк Чайна-таун. А где Чайна-таун, там толпы. А где толпы, там пешеходы, сигающие под колеса, словно ящерицы-самоубийцы на горячей автостраде.

Моя персона XXI века была готова ко всему этому, а вот персона века XIX-го, вне всяких сомнений, нет. За 114 лет с тех пор, как была написана статья в «Таймс», город позволил себе дерзость поглотить то, что когда-то было маленьким городком. И потому, чтобы обрести историческую почву, мне отчаянно требовались какие-нибудь старинные приметы местности. Статья упоминала фонтан в центре городка, но никакого фонтана не обнаружилось. Имелась, впрочем, своего рода городская площадь, вся в вывесках, гласивших «Добро пожаловать» по крайней мере на шести языках, и все они указывали на те или иные исторические здания поблизости. Утешенный, я решил продолжить путь и еще раз сверился со статьей. Она направила меня на Главную улицу, которая, к счастью, всё еще существует. Главная улица, сообщила статья, доведет меня до Джамейка-авеню — эта тоже пока есть, — а дальше, по уверениям статьи, возникнет особая

дорога «с великолепным макадамом, и по ней взбираться на многие грядущие горки — подлинное удовольствие».

Макадам! От одной мысли о нем я чуть не обслюнявил себе твидовую жилетку. О, наконец-то ощутить макадам под своими надувными «данлопами!» (Вообще-то компания «Данлоп» прекратила выпуск велосипедных шин лет сорок назад. Думаю, я ощущал «континенталами».) Вновь верхом, я направился по Главной улице, где едва избежал попадания под рейсовый автобус. Главная улица во Флашинге, даже по субботам, забивается машинами запросто, ездят по ней так же лихорадочно, как в любом городском узле Западного мира, и потому я решил, что лучше пусть пока возьмет верх моя особа XXI века. Я вилял в транспортном потоке без всяких приключений, но, как ни парадоксально, машина чуть не сбила меня на тротуаре, когда я ненадолго остановился еще разок заглянуть в «Таймс». Потрясенный, я немедленно вернулся на середину улицы — там «безопаснее».

К счастью, довольно скоро я оказался в жилом районе Кью-Гарденс, где обитает небольшая община ортодоксальных евреев. Здесь на Главной улице была тишь да гладь — в основном благодаря шаббату, и никто за руль не садился. Мемориальная табличка подтвердила, что до начала XX века большая часть этих мест по-прежнему оставалась сельской, и потому — а также из-за того, что набожность на некоторое время расчистила окрестности от машин, — мне почти удалось обмануть себя и вообразить, что на дворе XIX век. Впервые после того, как отъехал от Колледж-Пойнта, я увидел и велосипедиста. Вне себя от радости, я окликнул его воодушевленным «Ахой!», но он явно подумал, что я с приветом, и изо всех сил не обратил на меня внимания. Здесь же — тоже впервые на маршруте — я заметил знак «Уступи дорогу», с изображением велосипеда.

Пусть сто лет назад эти места были настолько популярны среди велосипедистов, что «Таймс» опубликовала статью, — я на своем пути впервые за весь день почувствовал, что мне тут хоть сколько-нибудь рады.

Прежде чем Главная улица сомкнется с Джамейка-авеню, ее пересекает бульвар Куинс, также известный местным СМИ как «Бульвар Смерти» — из-за того, как часто автомобили сбивают здесь пешеходов, когда те пытаются перебраться с одной стороны улицы на другую. Будь где-нибудь в округе дорога поблагонадежнее («Аллея сыра», допустим), я, может, и подался бы туда, но, если нужно пересечь Куинс, одноименного бульвара, в общем, не избежать. К счастью, Бульвар Смерти я пережил и свернул влево, на Джамейка-авеню. Я бы не назвал ее такой уж прямо «великолепной» (если «великолепный» не равно «изрытый выбоинами»), но до Джамейки, Куинс, она меня довела, как и предполагали и название улицы, и статья в «Таймс».

*Примерно в восьми милях от Колледж-Пойнта дорога внезапно спускается, и вот вы — в Джамейке: дорога завершается резко, у главной улицы городка. Обычно делается краткая остановка в трактире «Петтитт».*

Ну, спусков не оказалось — ни внезапных, ни иных; не нашлось и трактира «Петтитт». Тут вообще мало что намекало, будто в окрестностях когда-то был велорай. Зато обнаружилась прорва магазинов «Всё по 99 центов», а также старый дом под названием «Кингово поместье». Судя по всему, здесь жил Рафэс Кинг, отец-основатель и один из авторов черновиков Конституции,

и этот дом — вероятно, первое, что я увидел после Флашинга, существовавшее во времена статьи в «Таймс». Взбодрившись этой прямой исторической ссылкой, я продолжил с новыми силами.

*Далее двигаться по главной улице на восток, к Канал-стрит, а затем повернуть налево, далее прямо, пока Канал-стрит не сольется с Меррик-роуд.*

Нет больше ни трактира «Петтит», ни канала, ни Канал-стрит. Однако если упорно катиться дальше по Джамейка-авеню, то окажешься прямо на Меррик-роуд. (Если проскочили «Скидк-фон»<sup>21</sup>, значит, уехали слишком далеко.) Вообще-то Меррик-роуд в этих краях теперь называется бульваром Меррик, но дорога та же. Вот он — главный велосипедный тракт конца XIX века! Наша Дорога из желтого кирпича, наша Аппиева дорога, наш Великий шелковый путь, а может, даже наша Виа Долороза! Мне казалось, что где-то рядом должна быть статуя или по крайней мере мемориальная доска. Но нет — сплошь растерянные пешеходы, пытавшиеся понять, чего я уставился на дорожный указатель рядом с магазином кроссовок. Вздохнув, я вернулся в седло, двинул вправо на Меррик-роуд и далее на восток.

*Держитесь Меррик-роуд. Бурливые потоки, которые вам предстоит пересечь, освежают взор и несут прохладу чувствам куда щедрее, чем болота Рокауз-авеню.*

Я последовал совету в статье, поскольку и впрямь не выношу болота и мне не улыбалась мысль оказаться в пасти у одного из многочисленных аллигаторов Джамейки. Однако — если не считать, конечно, ручейков собачьей мочи — никаких потоков близ Меррик-роуд не нашлось, ни бурливых, ни иных. Да и велосипедистов не обнаружилось — за вычетом случайного доставщика, ехавшего по тротуару на фирменном велике какого-то торгового центра. Нашлись, впрочем, многочисленные автостоянки подержанных автомобилей, а также множество забегаловок, где подавали жареных кур.

И всё же, вопреки разрастанию города, вообразить времена, когда эта дорога была сельской и кишела велосипедистами, оказалось вполне возможно. Более или менее прямой, бульвар Меррик, в отличие от дорог поновее, следует мягким уклонам и изгибам местности, как старая дорога. И, как известно многим велосипедистам, разница между дорогой прямой по струнке и «органической» — колоссальная. Это разница между приятной поездкой и отупляющей. К тому же, пусть вокруг и несколько не живописно, на самой дороге места для езды среди автомобильного потока навалом. Видал я дороги поприятнее, но эта куда лучше Главной улицы Флашинга. Убираем все «Кей-эф-си» и светофоры — и можно вообразить сельский тракт с велосипедистами, любезно приветствующими друг друга при встрече. Наконец-то я приобщился к истории и начал получать удовольствие.

*Езжайте по Меррик-роуд до самого Вэлли-Стрим и Пирсоллз.*

Когда я выбрался из Куинса и въехал в округ Нассо и в Вэлли-Стрим, дорога заметно улучшилась, и стоянки подержанных автомобилей уступили салонам новых. Бульвар Меррик превратился в Западную Меррик-роуд. Разница между ними эпохальной не показалась: она примерно та же, какую чувствуешь, возвращаясь в гостиничный номер, а там кровать заправлена, а в ванной помыто. Хотя и чище восточного Куинса, но Вэлли-Стрим не менее оживленный. И громадной вращающейся статуи пенни-фартинга в фонтане, освещенного разноцветными огнями, я тоже не увидел, вопреки тайным надеждам.

Катись я, строго следуя наставлениям статьи в «Таймс», — вероятно, заблудился бы, поскольку Пирсоллз стал в начале 1900-х Линбруком, когда жители находчиво (и нелепо) поменяли местами слоги в названии соседнего Бруклина, откуда многие из них были родом. (Хорошо еще, что эти люди родились не в Гованусе, иначе Пирсоллз переименовали бы в Анус-Гов.) Не знай я этого, проскочил бы Линбрук насквозь, не обратив на него никакого внимания, — просто какой-то анклав заплутавших бруклинцев-дислексиков. Более того, никакого «универмага» в Линбруке нету (если не считать супермаркет «Грин-Эйкерс»); не похож он на провинциальный городок, нисколечко, а потому следующая рекомендация статьи совершенно несуразна с виду:

*В этом городке поверните направо, когда доедете до типичного провинциального универмага. Ошибиться невозможно...*

Ошибиться еще как возможно. Более точно дорогу теперь следует указывать так: «поверните направо у „Белого замка“»<sup>22</sup>. Так

или иначе, впрочем, неувязки никакой не возникло. Я, так уж вышло, хорошо знал тот перекресток: здесь был кинотеатр, где я в 1989 году смотрел «Ультравысокую частоту» со Странным Элом<sup>23</sup> (очень рекомендую: фейерверк Странного Эла Янковича — нет, это не оксиморон).

*Проезжайте через Фенхёрст, Вудсберг и Лоренс напрямиком до Фар-Рокауэя.*

Фенхёрст — это современный Хьюлетт, Вудсберг — старая часть нынешнего Вудмера, а вот Лоренс по-прежнему Лоренс. Есть еще два близлежащих городка под названием Сидархёрст и Инвуд, а всё целиком именуется «Пятью городками».

Свернув направо на Бродвей и въехав в Пять городков, я заметил нечто, не виданное мною аж с Кью-Гарденс: дорожный знак с изображением велосипеда. Под знаком красовались слова «Велосипедный маршрут». Наконец-то хоть какой-то намек, что дороги, по каким сто лет назад беспрестанно ездили велосипедисты, всё еще ими востребованы — ну или, во всяком случае, востребованы мной. Единственные велосипедисты, кроме меня, которых я заметил, ехали по тротуару на «би-эм-иксах»<sup>24</sup> по другую сторону улицы от Линбрукского почтамта, скребя бетонный бортик втулками колес.

После краткой остановки в кафе, во время которой посетитель сообщил мне, что у меня такой вид, будто я отправляюсь на лыжню, невзирая на полное отсутствие при мне лыж и лыжной экипировки, я продолжил катиться вниз по Бродвею. Пейзаж делался всё более знакомым, но я вплоть до того дня понятия



не имел, что когда-то эта улица наполнилась первыми велосипедистами. Жутковато. В смысле, кроме того, что в Вудмере имеется веломагазин, где я когда-то салил витрины носом, любовно вперившись в выносы руля «Хатч», какие мне были не по карману, никаких следов велосипедной истории не нашлось вообще. Ныне имеется множество мест, где велосипедное наследие живо, но полуостров Рокауэй к ним не относится. И всё же я стал велосипедистом. Впитал ли я это, сам того не ведая, пока здесь рос? Не навяли ли мне мою страсть здешние усатые и облаченные в бриджи призраки?

По мере движения сквозь Пять городков улицы делаются всё тише и зеленее, а дома встречаются реже. Из всех районов, какие пересекаешь на маршруте Рокауэйского пробега 1895 года, в Пяти городках вообразить себе, как оно было когда-то, легче всего. И если б в 1898 году не возник Большой Нью-Йорк, а городская черта не пролегла — от балды — между Фар-Рокауэем и Лоренсом, словно исполинский разрыв между страницами в вордовском документе под названием «Лонг-Айленд», это ощущение оставалось бы со мной вплоть до точки моего назначения — Фар-Рокауэя:

*Здесь вам предложат прекрасное размещение в гостиничных номерах и славный ужин. Достопримечательности этого места хорошо известны. Купание в прибое или в спокойной воде — по желанию ездока.*

Да, в те поры Фар-Рокауэй был местом что надо.

### БРИЗЫ ФАР-РОКАУЭЯ

*На этом модном курорте — ни единого скучного дня или вечера*

*Фар-Рокауэй, Л.-А., 21 июля. Из-за прохладных бризов, милостивых девишек и достопримечательностей это место — в одном ряду с главными курортами Лонг-Айленда. Ни единого скучного дня и ни единого скучного вечера — такова слава Фар-Рокауэя. Общественные мероприятия происходят буквально по часам, и так часто, что летние посетители едва успевают переводить дух между светскими раутами. Жизнь в гостиницах и пансионах — всё, что можно желать в жаркий сезон. Купание в прибое или в спокойной воде, автомобильные прогулки и приятные соборанья на просторных верандах — популярные виды отдыха...*

Став восточной оконечностью Нью-Йорка и политически отделившись от Хемпстеда, Фар-Рокауэй постепенно начал угасать. Нет здесь больше гостиниц, а понятие «славного ужина» относительно. Последняя статья о Фар-Рокауэе, которую я читал в «Нью-Йорк Таймс», — от 27 января 2008 года, и заголовок ее гласил: «Потрепан — и не только природой». Впрочем, здесь по-прежнему красиво. Моя поездка завершилась, и я оказался там же, где когда-то начал.



## НАЧАЛО КОНЦА НАЧАЛА

Первый бум велоезды начал спадать, когда автомобили стали по-лучше и подешевле. В 1909 году полиция установила на Меррик-роуд ловушки для лихачей-автомобилистов. На некоторое время велосипед сделался причудливым реликтом, а «Нью-Йорк Таймс» публиковала теперь не «Вестник велосипедиста», а извещала о смерти велоезды, которую объясняла тем, что велоезда подразумевает «относительно немалые усилия, относительное неудобство поездки и неизбежный предел возможностей ездока». Более того, в отличие от автомобиля велосипед «не признавал неравенства, вследствие коего выражаются любовь к хвастовству, превосходство, приобретаемое за деньги, и необходимое удобство потребителя». Иными словами — слишком много возни, слишком мало шика.

Конечно, в итоге оказалось, что всё совершенно не так. Мода на велоезду, может, и увяла ненадолго, пока мир привыкал к автомобилю, но она едва ли умерла. Именно потому, как сообщил нам автор той статьи, что это «чудо удобства» и «здоровая физкультура на свежем воздухе». А то, что велоезда подразумевает «немалые усилия» и «пределы возможностей ездока», оказалось преимуществом, а не недостатком, поскольку немалые усилия делают нас сильнее, а знание своих ограничений позволяет их преодолеть. Но самое главное — на велосипеде гораздо труднее предаваться «любви к хвастовству, превосходству, приобретаемому за деньги», чем в автомобиле. И это хорошо. Какая угодно «любовь к хвастовству» мимолетна. И можно ли, положив руку на сердце, сказать, что дороги, забытые дорогами автомобилями со сверхмощными стереосистемами и сверхначищенными колпаками, могут сделать этот мир краше?

Те же самые обстоятельства, приведшие к концу первого велобума, — причины, почему велоезда не только по-прежнему с нами, но и стала более повсеместной, чем даже в стародавние времена. Я, может, ни одного велосипедиста на своем Пробеге до Рокауэя не встретил, но это всего лишь означает, что они «бегали» где-то еще, на других дорогах. Так же, как ездоки 1895 года искали макадам, велосипедисты наших дней ищут наилучшие и приятнейшие дороги. Они теперь просто дальше от городов. Всё в езде на велосипеде подталкивает к красоте. Более того, в то время как автомобиль урбанизировал и субурбанизировал буколический Лонг-Айленд, публика в центре Манхэттена всё больше пересаживается на велосипеды. В Нью-Йорке и в других уголках страны велосипедисты чувствуют себя как дома и на окраинах городов, и в самом сердце их. Езда на велосипеде — занятие одновременно и городское, и провинциальное, и эти две грани делаются в наше время всё ближе друг к другу.

Заманчиво отнестись к преобразению Рокауэя из фешенебельного курорта в городской анклав, а к превращению Меррик-роуд из рая велосипедистов в автомобильный тракт как к «упадку». Но это всего лишь перемена, а перемены — это хорошо. Разреженное пространство роскоши и праздности неизбежно уступает практичности и доступности. Это-то и есть современная велоезда. То, что начиналось как развлечение под крышей для высшего общества, всё более демократизировалось, делалось более доступным. Меррик-роуд — больше не чудесное велосипедное место, но дух Меррик-роуд — всюду, и если катишься на велосипеде — наверняка найдешь его, и на дорогах, и в себе самом.