



Cuộc đua xe đạp Tour de France đầu tiên được tổ chức vào tháng 7 năm 1903. Trong số 60 người đi xe đạp đã tham gia cuộc thi, chỉ có 21 người kết thúc chặng đua dài 1.500 dặm. Nhà tổ chức nổi tiếng Henri Desgrange nói rằng một "Tour de France" lý tưởng phải khó khăn đến mức chỉ có một người duy nhất có thể về đích.

Xe đạp đã thay đổi thế giới của

Trong thời gian giãn cách xã hội, nhiều tờ báo của quốc tế đều đưa tin Coronavirus đã dẫn tới sự bùng nổ việc đi lại bằng xe đạp ở nhiều nơi trên thế giới. Nhưng đây không phải là lần đầu tiên xe đạp trở thành những "phương tiện hot" nhất trên thị trường.

Ngay cả khi LỊCH SỬ KHÔNG lặp lại y hệt, nó rõ ràng có sự tương đồng giữa hiện tại và quá khứ. Với nhu cầu về xe đạp tăng vọt, và các quốc gia chuẩn bị chi hàng tỷ đồng để thiết kế lại thành phố với trọng tâm mới là dành cho người đi xe đạp và đi bộ, sẽ thật thiếu sót khi quên rằng sự ra đời của xe đạp vào cuối thế kỷ 19 đã thay đổi thế giới.

Đó là một công nghệ cực kỳ đột phá, thậm chí tương đương với điện thoại thông minh ngày nay. Trong một vài năm đầu thập niên 1890, xe đạp là phương tiện di chuyển nhanh nhất, giá cả phải chăng và phong cách nhất có thể đưa bạn đến bất cứ nơi nào bạn quan tâm, bất cứ khi nào bạn thích, và hoàn toàn miễn phí.

Hầu như bất cứ ai cũng có thể học lái xe, và hầu như tất cả mọi người đều làm như vậy. Các sultan (vua) của Zanzibar cũng đi xe đạp.

Nga hoàng cũng vậy. Người thừa kế của Kabul đã mua xe đạp cho toàn bộ hậu cung của mình. Nhưng chính tầng lớp trung lưu và lao động trên toàn cầu đã thực sự biến chiếc xe đạp thành của riêng họ. Lần đầu tiên trong lịch sử, quần chúng đã thực sự di động, có thể đến và đi như họ muốn. Không cần thêm ngựa và xe ngựa đắt tiền. Xe đạp được "cung chiếu" bởi nó không chỉ nhẹ, giá cả phải chăng và dễ bảo trì, mà còn là thứ nhanh nhất trên đường.

Từ tò mò đến điên cuồng

Xã hội đã biến đổi. Phụ nữ trở nên cực kỳ nhiệt tình, loại bỏ những chiếc váy Victoria rườm rà mà thay vào đó là quần áo bó sát hợp lý, và họ lên đường. "Tôi nghĩ rằng việc đi xe đạp đã giúp giải phóng phụ nữ hơn bất cứ điều gì khác trên thế giới", nhà hoạt động nữ quyền

Susan B. Anthony nói trong một cuộc phỏng vấn với tờ *New York Sunday World* vào năm 1896. "Tôi đứng chiêm ngưỡng và vui mừng mỗi khi nhìn thấy một người phụ nữ đi trên chiếc xe hai bánh... Đó chính là hình ảnh của người phụ nữ tự do, không bị gò bó".

Đến năm 1898, việc đi xe đạp đã trở thành một hoạt động phổ biến ở Hoa Kỳ đến nỗi tạp chí *Thuong mại New York* tuyên bố rằng nó đã khiến các nhà hàng và nhà hát tốn hơn 100 triệu USD mỗi năm do doanh số sụt giảm. Sản xuất xe đạp trở thành một trong những ngành công nghiệp lớn nhất và sáng tạo nhất của Mỹ. Một phần ba trong số tất cả các ứng dụng bằng sáng chế là liên quan đến xe đạp - và chúng nhiều đến nỗi văn phòng bằng sáng chế của Hoa Kỳ phải xây dựng một phụ lục riêng dành cho xe đạp.

John Kemp Starley, một người Anh đã được cho là nhà phát minh



Vào những năm 1890, xe đạp trở thành biểu tượng của người phụ nữ mới, độc lập, tiến bộ và muốn có tiếng nói chính trị. Như Godey, một tạp chí hàng tháng của phụ nữ thời đó viết: "Bằng cách sở hữu chiếc xe đạp của mình, cô gái của thế kỷ 19 cảm thấy như lời tuyên bố độc lập của cô đã được khẳng định."



Nữ công nhân chế tạo bánh xe đạp tại nhà máy Hercules Cycle ở Birmingham, Anh những năm 1940. Được thành lập vào năm 1910, tới những năm 1930 Hercules là một trong những nhà sản xuất xe đạp lớn nhất thế giới, chế tạo ra hơn 1.000 chiếc đạp mỗi ngày.

Chúng ta như thế nào?

ra chiếc xe đạp hiện đại. Người chú của ông, Starley cho rằng mọi người có thể có nhu cầu lớn hơn về xe đạp nếu chúng không quá đáng sợ và nguy hiểm, do đó vào năm 1885, nhà phát minh 30 tuổi bắt đầu thử nghiệm trong xưởng của mình với một chiếc xe đạp chạy bằng xích có hai bánh xe nhỏ hơn nhiều. Sau khi thử nghiệm một số nguyên mẫu, ông đã thiết kế ra chiếc xe đạp an toàn Rover, một "cỗ máy" nặng 45 pound, ít nhiều giống với những chiếc xe đạp thời hiện đại.

Khi trưng bày lần đầu tiên tại một triển lãm xe đạp vào năm 1886, phát minh của Starley đã khiến mọi người tò mò. Và hai năm sau, khi được kết hợp với lốp khí nén mới được phát minh, nó không chỉ giúp tạo lớp đệm mà còn làm cho chiếc xe đạp an toàn với tốc độ nhanh hơn khoảng 30% so với phiên bản đầu tiên - một kết quả thật kỳ diệu.

Các nhà sản xuất xe đạp trên khắp thế giới tranh giành để cung cấp các phiên bản của riêng họ, và hàng trăm công ty mới mọc lên để đáp ứng nhu cầu đó. Tại Triển

lãm xe đạp Stanley ở London năm 1895, khoảng 200 nhà sản xuất xe đạp đã trưng bày 3.000 mẫu.

Một trong những nhà sản xuất lớn nhất là Xe đạp Columbia, với nhà máy ở Hartford, Connecticut. Công ty này có thể tạo ra một chiếc xe đạp trong một phút nhờ dây chuyền lắp ráp tự động của hãng, một công nghệ tiên phong mà một ngày nào đó sẽ trở thành đặc trưng của ngành công nghiệp ô tô. Là một nhà tuyển dụng tiên phong trong ngành công nghiệp đang bùng nổ, hãng Columbia cũng cung cấp cho nhân viên của mình bữa trưa, tủ khóa riêng, các bữa ăn được trợ cấp tại căng tin của công ty và thư viện.

Nhu cầu vô tận đối với xe đạp đã sinh ra các ngành công nghiệp khác: vòng bi, dây cho nan hoa, ống thép, dụng cụ chế tạo chính xác - chính những ngành công nghiệp này sẽ giúp hình thành nên thế giới sản xuất như chúng ta vẫn biết, thậm chí kể cả khi xe đạp đã trở thành một thứ đơn giản như đồ chơi. Hiệu ứng này lan đến cả ngành quảng cáo. Các nghệ sĩ được

thuê để tạo ra các áp phích đẹp, cung cấp một thị trường đầy tiềm năng sinh lời cho các quy trình in thạch bản mới được phát triển mà cho phép in với màu sắc phong phú, sống động. Các chiến lược tiếp thị, chẳng hạn như xây dựng chiến lược để khiến các mẫu xe trở nên lỗi thời theo kế hoạch và tung ra các mô hình mới mỗi năm, đã bắt đầu với việc thương mại hóa xe đạp vào những năm 1890.

Chạm tới mọi khía cạnh của cuộc sống

Với một chiếc xe đạp, mọi thứ dường như đều có thể và những người bình thường trong xã hội đã bắt đầu những chuyến đi phi thường. Vào mùa hè năm 1890, một trung úy trẻ trong quân đội Nga đã đạp từ St Petersburg tới London với vận tốc trung bình 70 dặm một ngày. Vào tháng 9 năm 1894, Annie Londonderry, khi ấy 24 tuổi, đã khởi hành từ Chicago, với trang phục mới và cầm theo khẩu súng lục đính ngọc trai để trở thành người phụ nữ đầu tiên đạp xe

vòng quanh thế giới. Chỉ chưa đầy một năm sau, cô đã quay lại Chicago và nhận được giải thưởng 10.000 USD.

Ở Úc, những người cắt lông cừu du cư đã chạy xe hàng trăm dặm qua những vùng hẻo lánh khô cằn để tìm việc làm. "Họ đi như thể đang lái xe trong công viên", phóng viên Bean của tờ *C.E.W* nhớ lại trong cuốn sách "On The Wool Track" (Trên con đường lông cừu).

Và ở miền Tây nước Mỹ, vào mùa hè năm 1897, Trung đoàn 25 của Quân đội Hoa Kỳ - một đơn vị người Mỹ gốc Phi được gọi là những người Lính Buffalo - đã thực hiện một chuyến đi dài 1.900 dặm từ Fort Missoula, Montana, đến St. Louis, Missouri để chứng minh sự hữu ích của xe đạp cho quân đội. Mang theo đầy đủ tư trang, súng và lái xe trên những con đường thô sơ lầy lội, những người lính Buffalo đã lái xe trung bình gần 50 dặm một ngày - nhanh gấp đôi một đơn vị kỵ binh, với chi phí chỉ bằng một phần ba.

Sự ra đời của chiếc xe đạp đã chạm đến hầu hết mọi khía cạnh của cuộc sống nghệ thuật, âm nhạc, văn học, thời trang, thậm chí cả nguồn gene của con người. Hồ sơ giáo xứ ở Anh cho thấy các cuộc hôn nhân giữa các làng khác nhau đã gia tăng đáng kể trong cơn sốt xe đạp của những năm 1890. Những người trẻ tuổi mới được giải phóng nhờ xe đạp đã lang thang khắp vùng nông thôn tùy thích, cùng trò chuyện trên đường, và gặp gỡ ở những ngôi làng xa



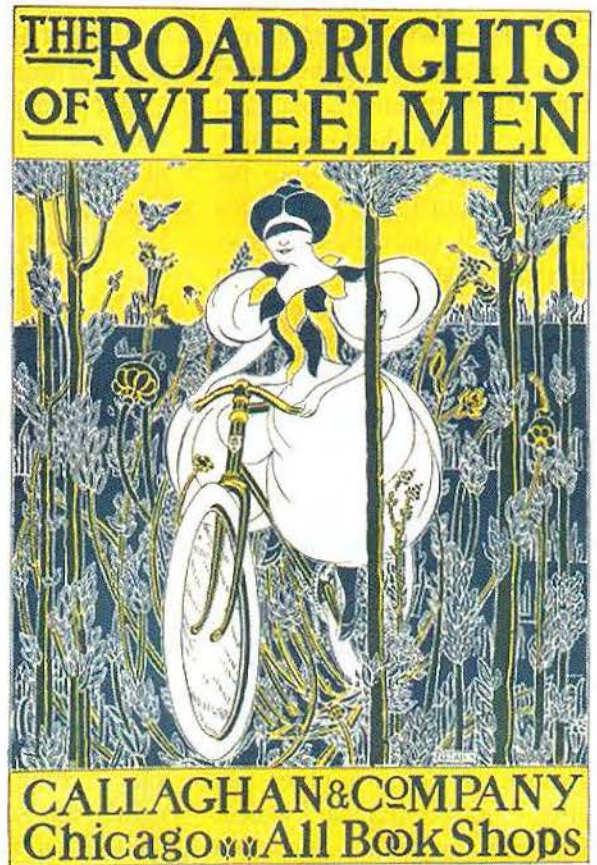
Siêu sao đầu tiên của môn đua xe đạp, American Marshall Walter "Major" Taylor đã trở thành tay đua chuyên nghiệp vào năm 1896 khi đang ở tuổi thiếu niên và lập bảy kỷ lục thế giới trong suốt sự nghiệp đạp xe của mình.

xôi.

Nhạc sĩ người Anh Henry Dacre đã tạo nên một hit lớn ở cả hai bờ Đại Tây Dương vào năm 1892 với Daisy Bell và đoạn điệp khúc nổi tiếng "a bicycle built for two" (chiếc xe đạp dành cho hai người). Nhà văn H.G. Wells, một tay đua xe đạp cuồng nhiệt và là một nhà quan sát xã hội sắc sảo, đã viết vài cuốn tiểu thuyết về xe đạp với những câu chuyện nhẹ nhàng xoay quanh những khả năng lãng mạn, tự do và đầy hòa nhập của hình thức vận chuyển mới tuyệt vời này.

Wells không phải là người duy nhất nhìn thấy vai trò của chiếc xe đạp trong việc định hình tương lai. "Tác dụng [của xe đạp] trong sự phát triển của các thành phố sẽ mang tính cách mạng", ông viết trong một tạp chí xã hội học của Mỹ vào năm 1892.

Trong một bài báo có tựa đề "Ảnh hưởng kinh tế và xã hội của xe đạp", nhà văn dự đoán những thành phố sạch hơn, xanh hơn, yên bình hơn với những cư dân hạnh phúc hơn, khỏe mạnh hơn và hướng ngoại hơn. "Nhờ chiếc xe đạp", ông viết, "những người trẻ tuổi nhìn thấy thế giới nhiều hơn và được mở mang bởi sự tương tác. Nếu không có điều đó, họ sẽ ít khi đi ra quá



Cuốn sách đầu tiên thuộc thể loại này, *The Road Rights of Wheelmen* (Quyền đường bộ của người đi xe đạp), được luật sư George B. Clementson viết vào năm 1895 đã đặt ra các quyền hợp pháp của người đi xe đạp khi sử dụng các con đường.

xa khỏi khu vực gần nhà. Trên chiếc xe đạp, họ liên tục đi lang thang qua nhiều thị trấn xung quanh, trở nên quen thuộc với cả quận và trong thời gian nghỉ hè, họ thậm chí còn khám phá các bang khác. Những trải nghiệm như vậy tạo ra sự tăng trưởng về năng lượng, sự tự lực và sự độc lập trong tính cách...”

Chính hàng triệu người đi xe đạp cộng với một trong những ngành công nghiệp lớn nhất của quốc gia lúc bấy giờ đã tạo động lực chính trị dẫn đến những cải tiến nhanh chóng trên đường phố và đường ở nông thôn. Thật vậy, những người đi xe đạp đã thực sự mở đường cho thời đại của ô tô - mà thời điểm bấy giờ chưa ai có thể lường trước được.

Brooklyn đã mở một trong những con đường đầu tiên dành riêng cho xe đạp vào năm 1895 - tuyến đường từ Công viên Triển vọng đến Đảo Coney. Khoảng 10.000 người đi xe đạp đã sử dụng nó vào ngày đầu tiên khánh thành. Hai năm sau, thành phố New York ban hành luật giao thông đầu tiên trên toàn quốc để đối phó với số lượng ngày càng tăng của những “con ma tốc độ” trên xe đạp. Teddy Roosevelt, ủy viên cảnh sát thành phố, giới thiệu đội cảnh sát

dùng xe đạp với khả năng bắt giữ những người lái xe tốc độ. Cho đến thời điểm ấy, chiếc xe đạp kiểu cổ điển được mệnh danh là “con cưng của công chúng” (People’s nag) vẫn là phương tiện nhanh nhất trên đường.

Nhưng đó chỉ là tạm thời. Trước khi thập kỉ kết thúc, những người bán xe đạp ở cả hai bờ Đại Tây Dương đã phát hiện ra rằng lốp xe căng, ổ đĩa xích và vòng bi có thể được kết hợp với động cơ để tạo nên những chiếc xe nhanh hơn, dù không yên tĩnh cũng không có lợi thế chi phí vận hành rẻ như xe đạp, nhưng thú vị hơn và tạo ra nhiều lợi nhuận hơn cho người bán.

Ở Dayton, Ohio, hai anh em thợ sửa xe đạp, Wilbur và Orville Wright, đang khám phá ý tưởng về một cỗ máy bay nặng hơn không khí, buộc cánh cho xe đạp để kiểm tra khả năng khí động học. Chi phí cho các nghiên cứu được trang trải bằng lợi nhuận từ cửa hàng xe đạp của họ.

Quay trở lại thị trấn Coventry, miền Bắc nước Anh, James Kemp Starley, người đã tạo ra chiếc xe đạp an toàn Rover đột ngột qua đời vào năm 1901 ở tuổi 46. Sau đó, công ty của ông đã chuyển từ việc sản xuất những chiếc xe đạp khiêm tốn sang xe máy và cuối cùng là ô tô. Đây dường như là con đường của tương lai: Ở Mỹ, một người cựu thợ sửa xe đạp khác tên Henry Ford chuyển đổi từ xe đạp sang xe máy, ô tô và mở ra kỷ nguyên ô tô. □

Hạnh Duyên dịch

<https://www.nationalgeographic.com/history/2020/06/how-bicycles-transformed-world/>



“Outing”, một trong những tạp chí thể thao sớm nhất của Hoa Kỳ, dành nhiều trang để nói về đi xe đạp. Cơn sốt xe đạp của những năm 1890 tạo ra nhu cầu lớn cho các tạp chí đi xe đạp, hướng dẫn viên du lịch, bản đồ và sách hướng dẫn, có tới mười phần trăm tất cả các quảng cáo in liên quan đến xe đạp.



Những người trẻ tuổi đi xe đạp ở Công viên Trung tâm của New York vào năm 1942. Sau khi gây bão trên toàn thế giới trong những năm 1890, xe đạp đã sớm bị rớt xuống vị trí của một loại “đồ chơi” khi ô tô dần chiếm ưu thế.