

يسعد معرض *M.A.D.* (الآلات الميكانيكية البارعة فنياً) الذي تقيمه دار "إم بي أند إف" جنيف بعرض دراجة بهلوانية مبتكرة (بيني-فاردينج) تستند إلى التصاميم التقليدية التي تعود إلى القرن التاسع عشر، والدراجة صنعها يدوياً بمهارة حرفية عالية الفنان التشيكي زدينيك ميسيتشيك.

والدراجة البهلوانية هي واحدة من أشهر وأميز أنواع الدراجات الهوائية على الإطلاق، وتمتاز بتصميمها غير النمطي. وبالرجوع إلى الماضي، لا يمكن تخيل أن هذا النوع من الدراجات المشتملة على عجلة ضخمة -بحيث يصعب على من يركبها أن يمس الأرض بقدميه- يمكن أن يكون وسيلة مواصلات فعالة - ولكن حدث هذا بالفعل، حتى ولو لسنوات قليلة!

وحيثما ظهرت الدراجات الهوائية البهلوانية لأول مرة في سبعينيات القرن التاسع عشر، كانت تعتبر نماذج متطورة من سابقتها المتمثلة في الدراجات الخشبية التي لم يكن لعجلاتها غلاف مطاطي. والعجلة الأمامية الضخمة للدراجة البهلوانية هذه لم تساعد على زيادة السرعة فحسب، بل كانت أيضاً تدور بسلاسة على الطرقات المرصوفة بالحصى. ورغم ذلك، لم تستمر شهرة هذه الدراجات طويلاً. وبحلول عام 1885، انطلقت شرارة الإنتاج التجاري للدراجة المشتملة على عجلتين متساويتي الحجم، وهو الموديل السابق للدراجة الهوائية المعروفة والمستخدم على نطاق واسع في عالم اليوم، وبحلول عام 1893 توقّف إنتاج الدراجات البهلوانية فعلياً.

ولم تبدأ قصة دراجات ميسيتشيك العالية في ثمانينيات القرن التاسع عشر حينما كان ركوب الدراجات مقصوراً على أصحاب القبعات العالية الذين اعتادوا على ارتداء نظارات المؤنكل (نظارة أحادية العدسة ليعين واحدة) والمعاطف الطويلة الفخمة، بل بدأت بعد ذلك بقرن في تشيكوسلوفاكيا الشيوعية. وفي بلدة كيجوف الصغيرة، والتي تبعد عن براغ بمسافة 200 كيلومتر، عثر المهندس جوزيف ميسيتشيك على دراجة بهلوانية بالية، ووقتها راودته فكرة غيرت مجرى حياته.

في ظل النظام الشيوعي خلال ثمانينيات القرن العشرين كانت الحريات الشخصية مقيدة للغاية، وكان الدين يُنظر إليه بنظرة استهجان، وكانت مساحة الملكية الشخصية ضئيلة، وكان السفر للخارج محدوداً. ومع ذلك، كانت الرياضة في تشيكوسلوفاكيا من الأمور التي سُمح للشعب بممارستها، بل وشجّعوا على ذلك بشدة.

وفي كيجوف، كان هناك نادٍ محلي للدراجات، يتباهى بـ64 عضواً، ولكن كان يمتلك دراجتين اثنتين قدمتهما الحكومة. ورأى جوزيف في الدراجة البهلوانية القديمة فرصة لإضافة دراجة جديدة إلى دراجتي النادي، علاوة على استعراض هذا النوع القديم من الدراجات أمام الشباب. وعليه، أخذ الدراجة ذات العجلة العالية، ونجح في ترميمها. ولكن دراجة جديدة واحدة لم تُحدث فرقاً كبيراً بين هذا العدد من أعضاء النادي، لذلك قرر صنع دراجة أخرى بكاملها يدوياً. ثم ابتكر نسخاً أخرى، حتى تحولت الدراجات العالية من مجرد هواية عابرة إلى درجة العشق التام، وهو الشغف الذي نقله جوزيف إلى ابنه زدينيك.

وعن ذلك يقول زدينيك البالغ من العمر الآن 36 عاماً والمالك الحالي والمحرّك الإبداعي لدراجات ميسيتشيك قائلاً: "لم أفعل أي شيء على الإطلاق غير تصنيع الدراجات"، ويضيف: "حينما كنت في المدرسة، كنّا ننتج بالفعل دراجات في المنزل. وبدأت مع والدي من سن صغيرة. وقمنا بتجميع كل ما له علاقة بالدراجات، ولكن بعد فترة بدأنا نخصص في الدراجات العالية. ولم نتو مطلقاً تحويل هذا الأمر إلى نشاط تجاري، بل كل ما أرنناه هو ترميم الدراجات. ولكن أصدقائنا كانوا مهتمين بالدراجات، لذلك بدأنا تصنيع المزيد من قطعنا. وأصبح هذا المجال عملنا وأسلوب حياتنا".

وعقب سقوط جدار برلين عام 1989 وانتهاء الشيوعية عبر الكتلة السوفييتية، كان على شعب تشيكوسلوفاكيا أقلمة نفسه ببطء وبشيء من القلق مع مفهوم الشركات الخاصة. والتحق زدينيك ميسيتشيك بمدرسة "مرور" ثانوية، إذ أراد أن يصبح مهندس سكك حديدية. ومع ذلك، وحينما علم أن والده أراد تحويل إنتاجهما من الدراجات الكبيرة إلى شركة، حوّل تخصصه إلى الميكانيكا - حيث تعلّم فنون اللحام واستعمال المخارط وماكينات التفريز.

وفي البداية، لم تكن عائلة ميسيتشيك على يقين ما إذا كان الناس راغبين في مزيد من الابتكارات، وما إذا كانت لديها (العائلة) القدرة على إدارة الإنتاج على النحو المطلوب. ولم تكن لدى العائلة آنذاك خطة أعمال، بل عاشوا أحياناً على حافة العوز، حيث تولّى جوزيف الإنفاق على كل شيء ذي صلة بإنتاج الدراجات، بينما قامت أم زدينيك بالإنفاق على كل الاحتياجات المنزلية من راتبها.

وعن هذه الذكريات قال زدينيك: "بدأنا دون مال، ودون أية قروض، ودون أية مساحة للإنتاج"، وتابع: "أنتجنا الدراجات البهلوانية في الكراج لدينا. وأتذكر أن الناس أحياناً ما تتدروا على ما كنّا نقوم به. وكانت فترة عصيبة علينا، ولكنها كانت بمثابة تجربة مهمة تعلّمنا منها الكثير".

وتستمتع عائلة ميسيتشيك حالياً بدرجاتهم العالية ذات التصميم التقليدية والمصنوعة بمهارة، والتي تحظى بشهرة كبيرة حول العالم بين عشاق الدراجات. وفي السنوات الخمس الماضية، حمل زدينك على كاهله مسؤولية إدارة الشركة من والده، والآن يعمل لديه فريق قوامه أربعة حرفيين بورشة الشركة في شالوشنيسه، بالقرب من كيجوف. واستعان زدينك بخزائط معادن، وحرفيين متخصصين في الصقل (منهما متخصص في الطلاء)، وحرفي متخصص في أعمال التفريز، بينما يشرف هو بنفسه على كامل عمليات الإنتاج، بما في ذلك جلب الخامات، ومهام اللحام وصقل الأجزاء الدقيقة، وحتى التجميع النهائي.

ويتم تصنيع كل مكوّن بمهارة يدوية عالية وفق معايير زدينك الشديدة الصرامة، بترؤ ودون تلثّف. ويرى زدينك في دراجات ميسيتشيك وسيلةً تتعكس عليها مبادئ التصميم الخاصة بالدراجات العالية الأولى، وتعتبر مهارات ميسيتشيك الحرفية بمثابة احتفاء برواد الدراجات الهوائية، وبأولئك الذين صنعوا الدراجات العالية الأولى، مثل الفرنسي يوجين ماير، والإنجليزي جيمس ستارلي.

وعن ذلك يقول: "طغى علينا احترام مطلق للتقاليد على مستوى التصميم والخامات"، ويضيف: "تحاول إنتاج المزيج الأفضل من المكونات التي حظيت بجودة عالية في الماضي، ثم أضفنا القليل من اللامحات العصرية، مثل المحامل المضادة للغيار والإطارات الخفيفة".

ودراجات ميسيتشيك كلها تُصنع يدوياً بكميات قليلة كل عام – إجمالاً، صُنعت 770 قطعة فقط على مدار عقدين وحتى اليوم، وذلك منذ أن بدأوا تحويل شغفهم بإنتاج الدراجات البهلوانية إلى نشاط تجاري بدوام كامل.

ويقول زدينك: "حينما أصنع دراجة، ينتابني شعور بالمسؤولية"، ويضيف: "يجب أن تبدو الدراجة بمظهر جيد، وأن تكون حسنة الملمس، ولكن يجب أيضاً أن تعمل بطريقة جيدة وآمنة. وحينما تكون الدراجة جاهزة للتسليم، تبدو إلى حد ما وكأن طفلك قد وصل مرحلة البلوغ وبدأ يطير خارج العش".

ومن المفاجئ أن بعض المشترين يركبون الدراجات العالية بصفة يومية – وفق تقاليد سبعينيات القرن التاسع عشر! ويقول زدينك: "نعم، واحد أو اثنان يركبونها كل يوم"، ويضيف: "ومع ذلك، غالبية المشترين يبقون دراجاتهم في المنزل ويركبونها في أوقات فراغهم".

إنه طريق طويل من تشيكوسلوفاكيا الشيوعية في ثمانينيات القرن العشرين وحتى معرض M.A.D. الذي تقيمه إم بي آند إف بجنيف في 2013، ولكن دراجات ميسيتشيك البهلوانية نجحت في ذلك. وندعوكم للزيارة والاستمتاع واكتشاف كل ما له علاقة بالدراجات البهلوانية التي تثير في النفس الكثير من الشغف.

المواصفات

- المقود، وأذرع الفرامل، والمحاور، والدواسات، وسواعد التدوير كلها مطبوعة بالنيكل.
- مقابض المقود مصنوعة من خشب الكرز.
- الهيكل الأساسي مصنوع من أنابيب "مانسمان" الخالية من اللحام، وحوامل تثبيت الدراجة على العجلتين مطبوعة بالمسحوق ومصنوعة من صفيحة معدنية منحنية بسُمك 2.5 ملليمتر.
- حافة الإطارات المعدنية مطبوعة بالمسحوق.
- المقعد مغطى بجلد البقر و"مجهّز مسبقاً" قبل التركيب بعدة أسابيع.
- الألوان متعددة ومتنوعة باختيار من 89 ظلاً للهيكل الأساسي، بينما الدواسة والإطار المطاطي يمكن أن يكونا بالأسود أو الأحمر.
- تشمل الإكسسوارات الإضافية على نسخة تعمل ببطارية من المصباح الزيتي، وجرس، وبوق، وحامل أمتعة يُثبت على المقود، وصندوق عدد.
- وماذا عن العجلات؟ هذه دراجة بهلوانية بعد كل شيء: لذلك تتراوح العجلات من قياس 28 بوصة (71 سم) إلى 56 بوصة (143 سم) للعجلة الأمامية. والدراجة ذات أكبر حجم، حتى وإن كانت مجهّزة بالكامل، لا يزيد وزنها عن 14 كيلوغراماً.

أصل مصطلح "الدراجة البهلوانية" (penny-farthing)

يعود أصل تسمية هذه الدراجة إلى العملات البريطانية: والسبب في تسمية هذا النوع من الدراجات بهذا الاسم أنها تتكوّن من عجلتين مختلفتي الحجم، وهذا الاختلاف يشبه الاختلاف بين البنس الإنجليزي (Penny) وربع البنس (Farthing)، حيث تبدو العجلة الأمامية الكبيرة كالبنس، بينما تبدو العجلة الخلفية الصغيرة كربع البنس، ولأنهما مثبّتان إلى جانب بعضهما البعض، فقد أُشير إلى هذه الدراجة بـ Penny-Farthing، والتي تشبه الدراجات التي يستخدمها البهلوان في السيرك.