

ANNA CZAJKA

(Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny)

MODA KOBIECA NA ROWER (PRZEŁOM XIX I XX WIEKU)

Moda

Ze wszystkich władczyń świata najbardziej nieubłaganą, najszerzej rozpanoszoną w sercach i głowach ludzkich jest moda. Jest także najkapryśniejszą. Umie się wciskać do najciaśniejszych zakątków domu, [...] a w szafach i garderobach rządzić się, jak u siebie. Co najdziwniejsza, że własne jej ofiary własnymi rękami dopomagają jej uciskowi, który bywa tak wielki, że często, bardzo często sprowadza im do spiżarni pustkę, wyziębia piece w czasie mrozu, zakłóca sen i od rana do nocy udręcza niepokojem¹.

Powyższy cytat barwnie opisuje szeroko rozumiane pojęcie mody oraz jej wpływ na życie jednostek, a nawet społeczeństw. Naturalnym w człowieku było pragnienie poznania „siły”, której ulega. Kobieta przełomu XIX i XX wieku miała nad sobą niewątpliwie jedną taką potęgę – tą potęgą była niezaprzeczenie moda². Nieubłagana kapryśnica swoimi ofiarami czyniła: młode czy posuwające się w latach, bogate czy biedne, zdrowe czy słabowite i wiecznie domagała się spłaty haraczu pod postacią czasu i pieniędzy.

Moda to pojęcie trudne do wyjaśnienia, albowiem wszelka definicja z założenia powinna być stała, a ona żeby „żyć” musiała się nieustannie zmieniać (ryc. 1). Samuel Bogusław Linde w *Słowniku języka polskiego* umieścił następujące wyjaśnienie tego terminu:

Moda wyraz przedtem, nieznanomy, oznacza nowy sposób działania wszczęty od znacznych, naśladowany przez niższych [...] zwyczaj nowy, nayczęściej obcy, czyli to co do stroju, czyli mieszkania, stołów, usług, porządków domowych

¹ S., *Trochę o modzie*, „Tygodnik Mód i Powieści” [dalej: „TMiP”] 1891, nr 20, s. 155.

² Z., *Moda*, „TMiP” 1898, nr 28, s. 275.

i wszelkiego rodzaju kształtów, któremi zmysły się nasze bawią do czasu. Moda jest sposób na nowo używania rzeczy, należących do wygody, potrzeby i ozdoby [...] Moda jest tyran, który prawa daje. Wielki świat idzie za modą [...] Do mody stosować się należy, aby uchodzić za ludzi umiejących żyć³.



Ryc. 1. Moda (źródło: „Mucha” 1890, nr 8, s. 6)

Moda więc to pewien sposób bycia człowieka w świecie. W kobiecym wydaniu tłumaczenie tego słowa zostało zdominowane przez kwestię ubioru, który w ich życiu odgrywał niebagatelną rolę. Strój w przestrzeni społecznej funkcjonował jako kod, który był w stanie przekazać informacje o statusie materialnym czy stanie społecznym osoby go noszącej⁴. Różnorodność strojów zależna była od pory dnia, a także upodobań związanych z formą spędzania czasu wolnego. Strój w zależności od przeznaczenia przybierał różne formy, i tak poczynając od drugiej połowy XIX wieku, można mówić o strojach sportowych.

³ S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. II, cz. I (M–O), Warszawa 1809, s. 130.

⁴ Z. Żygulski, *Somatyczne i semiotyczne uwarunkowania mody ubiorów*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1974, nr 1, s. 108.

Moda na sport

Jazda na dwukołowym wehikule z początku była popularna w Anglii, Francji, Niemczech i Stanach Zjednoczonych. Trend ten zapanowa  początkowo wśród warstw najbogatszych, co związane było z wysoką cen  maszyny. W Anglii nawet dwukołową rozrywk  nazywano *royal hobby*. Z biegiem czasu moda na jazdę na „stalowym rumaku” przedosta  się do warstw niższych, które w drugiej połowie XIX wieku, stanowiły trzon pierwszych organizacji cyklistowskich na  wiecie⁵. Pierwszy klub zrzeszający miłośników dwóch kółek na ziemiach polskich powsta  w Warszawie w 1886 roku⁶. Przynależność do tego, jak i innych klubów sportowych, uchodziła za wyraz „dobrego smaku”. Warszawskie Towarzystwo Cyklistów miało własny chór i orkiestr , które umila y czas podczas, rozstawionych w warszawskiej prasie, bali oko iczno ciowych. W następnych latach powołano liczne oddziały WTC (w latach 1888–1912 powstało aż 77 konsulatów tej organizacji!).

Na łamach czasopisma specjalistycznego „Koło” (wychodziło we Lwowie w latach 1895–1899 pod redakcj  Kazimierza Hemerlinga) znajdujemy dowód na to, że jazda na dwukołowym wehikule, w stosunkowo niedługim czasie, stała się modna:

*Żadna z [...] ga ezy sportu, nie może nawet w przybliżeniu i   w porównanie z tym, który w tak niesłychanie krótkim czasie zdoby  cały świat cywilizowany mianowicie z sportem kołowym*⁷.

Prawdziwym zagłębieniem czasopiśmiennictwa sportowego była Warszawa, w której na przełomie XIX i XX wieku wychodziło  acznie kilkanaście tytułów prasy sportowej. Wielkie zasługi w popularyzacji sportu kołowego wśród społeczeństwa Królestwa Polskiego odnotowa  „Cyklista”, wydawany w latach 1895–1898 pod redakcj  Franciszka Karpińskiego (kontynuacj  „Cyklisty” było czasopismo „Kolarz, Wioślarz i łyżwiarz” wydawane w latach 1899–1902, a następnie „Warszawska Gazeta Sportowa” istniejąca na rynku wydawniczym w latach 1902–1904). Czasopisma pełniły rolę organów towarzystw sportowych, w tym cyklistowskich, a także m.in. zamieszczały na swoich łamach szereg artykułów o strojach sportowych na rower. Kwestia

⁵ W . S-cki, *Znaczenie społeczne cyklizmu*, „Cyklista” 1896, nr 8, s. 2.

⁶ Wacław, *Warszawskie Towarzystwo Cyklistów*, „Cyklista” 1895, nr 6, s. 3–4; nr 7, s. 5–8.

⁷ Napisa  dr med. C. Fressel (przeł. K. Hemerling), *Dlaczego i w jaki sposób ma świat kobiety bra  udział w ćwiczeniach sportowych, w szczeg  lno ci zaś w sporcie kołowym?*, „Koło” 1896, nr 8, s. 86–87.

„toalety na rower” podejmowana była również na szpaltach żurnali kobiecych (najwięcej uwagi temu zagadnieniu poświęcił „Tygodnik Mód i Powieści” wydawany w Warszawie w latach 1862–1915).

Jazda na dwukołowym wehikule a kodeks etyczny

Sport kołowy z początku został zdominowany przez mężczyzn, co w dużej mierze wynikało z niepraktycznej budowy pierwszych dwukołowych wehikułów (pierwsze rowery ważyły nawet do 30 kg!). Proces emancypacyjny w tej kwestii spowalniany był również przez ówczesnie obowiązujący kodeks obyczajowy, który ograniczał aktywność kobiety jedynie do sfery domowej, rezerwując sprawy związane z tzw. „życiem korporacyjnym” wyłącznie panom⁸. Początkowo w poradnikach tych nie zamieszczano żadnych zasad dotyczących zachowania się podczas oddawania się tej rozrywce, tym samym chcąc zmniejszyć jej szansę na rozpowszechnienie się. Gdy jazda „na stalowym rumaku” stała się modną zajęcie stanowiska przez kodeksy obyczajowe stało się niezbędne. Ton uwag na ich łamach pozostał jednakże nadal nieprzychylny. W jednym z poradników dobrego zachowania czytamy:

jest coś cyrkowego w tej passy puszczania się z wichrem w zawody, a samo oszłomienie zmysłów bynajmniej nie sprzyja zachowaniu form etykietałnych⁹.

Faktem jest, że dwukołowa maszyna budziła skrajne emocje i trudno było w stosunku do niej o umiarkowanie. W jednym z numerów „Cyklisty” zanotowano:

Śmieszni są dla nas owi zaciekli, nic poza rowerem nie widzący cykliści; ale czy nie bodaj śmieszni wszyscy wrogowie roweru z zasady!¹⁰

W większości krajów europejskich siłą napędową procesu emancypacyjnego w sporcie był element higieniczny i estetyczny¹¹. Inaczej sytuacja miała się w Anglii, gdzie podstawę równouprawnienia na tym polu stanowił czynnik społeczny. Rower był obowiązującym środkiem transportu każdej angielskiej emancypantki. W świadomości społeczeństwa angielskiego rower, obok odważnych kawiarnianych dyskusji przy papierosie, stał się symbolem postępowych myśli (ryc. 2).

Jeszcze na początku XX wieku, pojawienie się kobiety jadącej na rowerze po ulicy miasta zwracało uwagę przechodniów. Magdalena Samozwaniec

⁸ K. H., *Koło – a kobieta*, „Koło” 1895, nr 4, s. 1.

⁹ M. Rościszewski, *Księga obyczajów towarzyskich*, Lwów – Złoczów 1905, s. 272.

¹⁰ Piotrkowianin, *Cyklomani i cyklofobi*, „Cyklista” 1897, nr 49, s. 7.

¹¹ W. Lipoński, *Historia sportu*, Warszawa 2012, s. 460.



Pozwalam sobie przesłać wiadomość Szanownym kolegom sportowym, czytelnikom tego pisma o moich własnych wełnianych wyrobach, których znakomite wykonanie zjednało mi uznanie nie tylko w moim kraju ojczystym, ale także we Włoszech, Hiszpanii, Rosji i t. d.

Do moich stałych odbiorców należy też Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Wyroby moje wykonane są z **najczystszej i wełny w kolorach czarnym, granatowym i popielatym** wolne od wszelkich trujących przymieszek; nie przylegają do ciała i wsiakają znakomicie pot.

Polecam szczególnie moje niezrównane wyroby ponczoch dla kolarzy.

Odsprzedającym udzielam rabat. Klubom przesyłam bez pobrania należności; pojedynczym członkom klubów tylko za pobraniem.

Przy zamówieniach na ponczochy proszę o podanie barwy, długości nogi i czy do szarawarów, czy do spodni krótkich kolanowych; na koszule o podanie barwy, objętości szyi, objętości w pasie i długości; na spodnie o podanie barwy i objętości w pasie, ludzień czy to mają być spodnie kolanowe, czy szarawary.

Z koleżeńskim „All hail!”

JÓZEF NOWAKOWICZ
Cieplice (Teplitz) Czechy.
Specjalna fabryka założona w r. 1878.

Ryc. 2. Reklama odzieży na rower (źródło: „Koło” 1895, nr 5, s. 44)

w swojej autobiograficznej książce *Maria i Magdalena* zanotowała reakcję starszego przechodnia na wyłaniające się zza rogu młode cyklistki: „Bez-wstydnice! – darł się – Ja wam dam! Przyjdzie na was kara boska, zobaczycie!”¹². Elementem trudnym do pokonania była odzież kobieca na rower. Na ten temat toczyła się polemika na łamach prasy, którą świetnie obrazuje humorystyczna rymowanka skierowana przeciwko konserwatywnym przeciwnikom roweru:

*I nie dbam, że gorszą
Moralne indyczki,
Mój rower, swoboda,
I krótkie spódniczki*¹³.

Cyklistkom pośpieszył również z „wierszowaną” pomocą poeta Warszawy Artur Oppman („Or-Ot”):

*Tobie to, wieku dziewiętnasty,
Składam swą pieśń w ofierze,
Dałeś nam obraz wprzód nieznanym –
Anioła na rowerze*¹⁴.

¹² M. Samozwaniec, *Maria i Magdalena*, Warszawa 2012, s. 78.

¹³ Z., *Moralistkom*, „Koło” 1897, nr 7, s. 70.

¹⁴ Or-Ot [Artur Oppman], *Cyklistka*, „Cyklista” 1897, nr 2, s. 5.

Moda sportowa



Ryc. 3. Kostium damski ze spódnicą i szarawarami
(źródło: „Cyklista” 1897, nr 1)

Moda, jak każda twórczość, była zadziałaniem czegoś, czego wcześniej nie było. Każdy artysta, aby zostać zrozumianym musiał jednakże obracać się w pewnych normach obowiązujących w danym okresie. Moda secesyjna panująca na przełomie XIX i XX wieku znacząco wpłynęła na konstrukcję „toalety na rower”: krój spódnicy podkreślający talię, bluzka z ozdobnym przodem i wysokim kołnierzykiem czy bufiaste rękawy w części ramiennej. Z biegiem czasu „toaleta na rower” stała się przyczyną zreformowania stroju na co dzień, z którego m.in. wyeliminowano sztywne elementy gorsetu czy z drugiej strony, wzbogacono go o nową część ubioru – spodnie.

W powszechnym odbiorze strój cyklistki uchodził za „frywolny” w porównaniu do stroju codziennego. O uproszczeniu kostiumów na rower świadczyło powiedzenie, o znanym z produkcji garderoby na rower Magazynie Bławatnym Bogusława Hersego w Warszawie, że ubiorów sportowych dla dam tam się nie szyło, a tylko obcinało¹⁵. W prasie specjalistycznej znajdujemy szeroki wachlarz reklam magazynów zajmujących się sprzedażą odzieży na rower (ryc. 3).

Kusząca wizja stworzenia oryginalnego stroju na rower była tematem wielu dowcipów o cyklistkach, które według nich, na sam przód stawiały garderobę, a następnie sport¹⁶. Na łamach czasopism kobiecych przestrzegano, aby strój na rower cechował się prostotą a zarazem wytwornością:

*Wybór kostiumu cyklowego wymaga ze strony kobiety więcej taktu i smaku niż żaden inny, tak łatwo stać się śmiesznym a nawet nieprzyzwoitym!*¹⁷

Dyskretna „konferencja” z krawcową była punktem wstępnym, a zarazem niezbędnym dla początkującej cyklistki. „Mistrzyni igły” wzorowały się na licznych poradach i gotowych szablonach, ułatwiających wycięcie odpowiedniej formy ubiorów sportowych, zamieszczanych w prasie.

Strój cyklistki

Cyklistki porzuciły spódnice jasne, sięgające ziemi, zakończone z tyłu turniurą i wprowadziły na ich miejsce spódnice ciemne, sięgające do kostek, o ograniczonej ilości zdobień i dodatków. Długość spódnicy na rower regulowano systemem sznureczków biegnących od dolnego rantu spódnicy do paska w tali. Odważniejsze cyklistki decydowały się na spodnie nazywane zamiennie

¹⁵ M. Rotkiewicz, *Ewolucja kostiumu sportowego kobiet – ilustracja przemian obyczajowych*, „Kultura Fizyczna” 1999, nr 11–12, s. 8.

¹⁶ **Spotkanie**

Do lic jej rumieńce biegną,
Niby to się płoni Troszki,
Ale wie, że nie ma czego,
Bo nowiutkie ma... pończoszki.

Kartka śmiechu, „Cyklista” 1897, nr 5, s. 9.

Zupełna racja

Mąż do żony, powracającej z wycieczki na rowerze:

– Cóż to moja Maniu wyjechałaś w starym kapeluszu, a powracasz w nowym?

– Ach, mój mężu, miałam potworny wypadek. Spadłam z roweru przed samym magazynem kapeluszy, a że mi sklepowa okazała współczucie, musiałam więc za to coś kupić.

Kartka śmiechu, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 27, s. 7.

¹⁷ Mil-es, *Cyklizm i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 30–34.



Ryc. 4. Bluzka, czapeczka oraz kamasze do jazdy na welocypedzie (źródło: „Ubiory i Roboty. «TMiP»” 1896, Dodatek do Nr-u 27)

zwykle spódnico-spodniami (*spódnico-szarawarami*)¹⁹ była narażona na silne podmuchy wiatru i unoszenie jej podczas jazdy na „stalowym rumaku”. Aby poradzić sobie z tym problemem w dolnym racie spódnicy wszywano



Ryc. 5. Gorset i koszula pod kostium do welocypedu (źródło: „Ubiory i Roboty. «TMiP»” 1895, Dodatek do Nr-u 22)

bloomerkami, szarawarami lub pum-pami. Sięgające kolan spodnie, odkrywające „nieprzyzwoite łydki”, jak donosiła prasa były przyczyną częstych napaści na *cyclewoman*¹⁸. Połowicznym rozwiązaniem okazał się model tzw. „dzielonej spódnicy”, której nacięcie z przodu i z tyłu było gwarantem komfortu podczas jazdy, a zarazem nie narażało cyklistki na uszczypliwe komentarze przechodniów. Po zejściu z maszyny materiał schodził się do wewnątrz i tym samym innowacyjna forma spódnicy nie odbiegała w wyglądzie od standardowej wersji. Suto marszczona „dzielona spódnica”, z czasem również zamiennie nazywana spódnico-spodniami (*spódnico-szarawarami*)¹⁹ była narażona na silne podmuchy wiatru i unoszenie jej podczas jazdy na „stalowym rumaku”. Aby poradzić sobie z tym problemem w dolnym racie spódnicy wszywano lamówkę ze skóry, następnie obciążano ją ołowianymi ciężarkami lub przyczepiano punktowo do guzików przy trzewikach²⁰ (ryc. 4).

Zwolenniczki kołowej rozrywki pozbawiły gorset sztywnych fiszbin i brykli. Jedynym usztywnieniem zreformowanego gorsetu, przypominającego swoją konstrukcją gorsecik małych dziewczynek tzw. „leniuszek”, było kilka warstw materiału, z którego był uszyty. W szafie cyklistki obowiązkowo znajdowała się bluzka, która była rodzimym wytworem secesji. Jej krój był charakterystyczny, rękawy od nadgarstka

¹⁸ P. V., *O... szarawary*, „Cyklista” 1897, nr 38, s. 8.

¹⁹ *Spódnica-szarawary*, „Cyklista” 1896, nr 10, s. 9–10.

²⁰ *Jeszcze »kobieta – a sport kołowy«*, „Koło” 1895, nr 6, s. 2.

do łokcia ściśle przylegały do ciała, aby w części ramiennej przybrać bufiasty kształt. Bluzka na rower była często zdobiona koronkami czy plisami, czerpiąc inspirację z modnego ówczesnie modelu bluzki suto marszczonej pod szyją tworzącej tzw. „odwłok osy” (ryc. 5). Bluzkę przy szyi wykańczano sztywnym kołnierzykiem, który zdobiono krawatką, opaską lub szpilką (ryc. 6).

Wyruszając w podróż na „stalowym rumaku” cyklistki ubierały na wierzch żakieciki, *paleociki* lub płaszcze tzw. „okrywki”. Ciemnych kolorów żakieciki i *paleociki* zapinane były na dwa rzędy guzików, z dużym kołnierzem wywijanym na boki oraz obowiązkowych szerokich rękawach w części ramiennej. *Paleocik* o widocznym wcięciu w tali (tworząc pożądaną w tym czasie tzw. „talię osy”) rozchodził się w liczne marszczenia. Żakiecik miał formę krótszą niż *paleocik*, sięgał jedynie do tali (ryc. 7).

Dopełnieniem stroju cyklistki był słomkowy kapelusz tzw. *cano-tier* lub filcowy melonik. Półbuciki wykonane były z brązowej skóry lub sukna. Trzewiki sięgające do połowy łydki domykano sznurówkami, tasiemkami lub szeregiem małych guziczków²¹. Do zapinania guzików w obuwiu, kobiety używały specjalnej zawlecзки, aby nie trzeba było schylać się. Świadczyć to może o tym, że kostium kobiety na rower nadal nie należał do wygodnych. W szafie każdej cyklistki znajdowały się pończochy w kratę lub w paski oraz czarne skarpetki



Ryc. 6. Krawatki, opaski na szyję, ozdobne szpilki (źródło: „Ubiory i Roboty. «TMiP»” 1894, Dodatek do Nr-u 30)



Ryc. 7. Żakiecik do jazdy na welocypedzie (źródło: „Wzory Ubiorów i Robót. «Bluszcz»” 1895, Dodatek do Nr-u 28)

²¹ *Sportowe buciki i trzewiki dla pań*, „Wzory Ubiorów i Robót. «Bluszcz»” 1897, Dodatek do Nr-u 11, s. 46.

za kolana. Do niezbędnych akcesoriów cyklistki należała parasolka i szpicruta do odpędzania psów. W podróż panie zabierały ze sobą neseser z narzędziami do naprawy maszyny, materiałami opatrunkowymi, podstawowymi środkami czystości i „zastawą” turysty. To wszystko pakowano do torebki przyczepianej następnie do welocypedu.

Podsumowując:

klasyczny kostium cyklistki musiał zawierać określone elementy oraz krój. Standardowe zestawienie to połączenie otwartego na przedzie żakiecika, wyciętego do stanu, z modnymi szerokimi ranwersami, dalej z kamizelki i szerokich szarawarów spinanych pod kolanem. Prócz tego na nogach kamasze, na szyi wykładany biały kołnierzyk z krawatką, na głowie niski, filcowy melonik²².



Ryc. 8. Kostium do jazdy na rowerze na dalsze przejażdżki (źródło: „Ubiory i Roboty. «TMiP»” 1897, Dodatek do Nr-u 28)

Elementy stroju cyklistki wykonywane były z grubych materiałów o ciemnej kolorystyce odpornych na drobne przetarcia czy przybrudzenia tj. trykot czy szewiot.

Kobiety kierujące się przy wyborze kreacji na rower przyjętymi powszechnie upodobaniami namiętnie śledziły nowinki zamieszczane na łamach czasopism sportowych i kobiecych. Z drugiej strony wrodzone pragnienie kobiety do wyróżniania się pośród innych, często zmuszało ją do wprowadzania do swojej rowerowej garderoby, pewnych elementów oryginalnych. Wśród nich można wymienić: woalkę na twarz mocowaną do kapelusika, mającą ochronić damę przed bujającymi w obłokach owadami (ryc. 8) czy fartuszkową formę spódnicy. Część społeczeństwa, która popierała zażywanie kołowej rozrywki wśród kobiet, widziała w cyklistkach „szczególny rodzaj matrymonialny”²³. Na następnej

²² *Damski kostium*, „Koło” 1895, nr 3, s. 30.

²³ **Amator**

– Powiedz mi, mój kochany, co ci się najbardziej w sporcie cyklowym podoba?

– Cyklistki.

Kartka śmiechu, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 42, s. 6.

stronie wspomnianej wcześniej książki Magdaleny Samozwaniec czytamy, jak młode cyklistki poradziły sobie z natarczywością młodych mężczyzn:

Toteż gdy się miały zbliżyć do tak romantycznie nastrojonych wojaków, mądra Lilka wydawała rozkaz, który brzmiał »Madzia, wykrzyw się, zrób się szkaradna!« – i obie z wykrzywionymi paskudnie buziakami spokojnie przejeżdżały koło owego niebezpieczeństwa²⁴.

Formy strojów kobiecych kształtowane były przez gusta i potrzeby paryżanek oraz tamtejszy rynek mody. Dyktat w kreowaniu mody męskiej przypadł Londynowi, gdzie

o modach męskich rozstrzygają głowy koronowane, których fantazje lub chwilowe potrzeby, ogół mężczyzn naśladują ślepo!²⁵

Na życzenie króla Edwarda VII stworzono uniform do jazdy na rowerze. Składał się on ze spodni typu *kickerbockers* oraz tzw. marynarki norfoldzkiej, czyli okrycia sięgającego lekko poniżej bioder, zapinanego na rząd guzików, z charakterystycznymi na przedzie, dwiema kieszeniami i paskiem w talii²⁶.

Wyścigowy kostium cyklistki

W prasie podkreślano, że rozsądne i przystosowane do zapasu posiadanych sił przejażdżki rowerowe pań, we właściwych granicach, były rozrywką pożyteczną dla zdrowia²⁷. Większość środowisk nie popierała jednak uczestnictwa dam w zawodach. Nawet w „Cyklicie”, który uchodził za organ prasowy sprzyjający rowerzystkom pisano:

Kobieta, wdzierająca się w zakres, będący wyłącznie przywilejem mężczyzny, wychodzi ze swej przez naturę wydzielonej roli i pozbywa się najpiękniejszego przymiotu: kobiecości. Emancypacja w tym kierunku sprzeciwia się pojęciu etyki²⁸.

W grupie niepokornych kobiet, które nie zważały na opinię społeczną, znajdowała się panna Karolina Kocięcka z Warszawy, która wielokrotnie w swojej karierze „puszczała się w wichry w zawody”. Wyśmiewana przez ulice, wyklęta przez rodzinę, realizowała swoje marzenie zostania zawodową rowerzystką (po jednym ze swoich pierwszych wyścigów na torze we Lwowie

²⁴ M. Samozwaniec, *Maria i Magdalena*, Warszawa 2012, s. 79.

²⁵ „TMiP” 1908, nr 23, s. 11–12.

²⁶ L. Nalewajka, *Moda męska w XIX i na początku XX wieku*, Warszawa 2012, s. 33.

²⁷ K., *Nauka lekarska o sporcie kołowym*, „TMiP” 1897, nr 18, s. 175.

²⁸ M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 1–2.



Ryc. 9. Karolina Kocięcka z Warszawy (źródło: „Sport. Tygodnik ilustrowany” 1901, nr 17)

w 1896 roku, podczas sztyrczych odgłosów publiczności, została nazwana „latającą diabolicą”). W 1897 roku Karolina Kocięcka podjęła nieudaną próbę założenia Klubu Cyklistek w Warszawie (ostatecznie zgłosiło się tylko kilka cyklistek)²⁹. Panna Kocięcka była również pomysłodawczynią zorganizowania pierwszych na ziemiach Królestwa Polskiego wyścigów dam na dystansie około 25 wiorst (do rywalizacji zgłosiło się tylko kilka dam, które podczas zapisów posługiwały się pseudonimami lub inicjałami, aby uchronić swoje dobre imię!)³⁰. Karolina Kocięcka nie zważała na opinie innych i chętnie stawiała do rywalizacji nawet z mężczyznami, w popularnych w tym czasie 12- i 24-godzinnych konkursach. Niepokorna cyklistka z Warszawy wie-

lokrotnie biła rekordy na 50 czy 100 wiorst, stając się najpopularniejszą cyklistką przełomu XIX i XX wieku (pod koniec XIX wieku została okrzyknięta najlepszą cyklistką w całym Cesarstwie Rosyjskim³¹). Największym wyczynem Karoliny Kocięckiej było przebycie 5227 wiorst na trasie Petersburg – Warszawa–Moskwa³². Panna Kocięcka jako zawodowa cyklistka, ze względów praktycznych, uproszczyła swój ubiór. Na zdjęciu wykonanym w 1901 roku była ona ubrana w ciemny golf, spodnie, skórkowe trzewiki za kostkę (ryc. 9). Karolina Kocięcka nie doczekała się uznania w oczach publiczności, kiedy to odnosiła sukcesy. Po latach sama upominała się o swoje miejsce w historii udzielając kilku wywiadów na swoją prośbę. Jej strój dopiero w drugiej dekadzie XX wieku stał się powszechnie obowiązującym wśród rowerzystek.

²⁹ Klub cyklistek, „Cyklista” 1897, nr 21, s. 11.

³⁰ 25 – o wiorstowy wyścig dam, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 8–9; „Cyklista”, „Koło” i wyścig damski, „Cyklista” 1897, nr 36, s. 2.

³¹ M. P., Panna Marja Kocięcka, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 9.

³² 5000 wiorst, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 26; K. Kocięcka, Wrażenia z podróży. 5227 wiorst na rowerze, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 38; Kroniczka sportowa, 5,000 wiorst na rowerze, „Sport. Tygodnik ilustrowany” 1901, nr 24 i 26.



Ryc. 10. Z damskiego sportu (źródło: „Mucha” 1891, nr 22, s. 4)

Strój cyklistki w karykaturze

Szczególnie ciekawym wydaje się próba charakterystyki stroju cyklistki z perspektywy karykatury. W czasopiśmie satyrycznym „Mucha” przedstawiono karykaturę i humoreskę zatytułowaną *Z damskiego sportu* (ryc. 10). Autor ukazał na ilustracji trzy cyklistki ubrane w sięgające do kolan spódniczki, bluzki z wysokimi kołnierzykami, krótkie kamizelki. Dodatkowo rowerzystki ubrane są w czarne pończochy, małe kapelusiki oraz długie rękawiczki. Przerysowana wizja stroju cyklistek ukazana w karykaturze w założeniu autora miała ujawniać prawdziwe intencje kobiet, które wysługiwały się sportem do prezentacji swoich wdzięków dzięki odważniejszym ubiorom.

SUMMARY

Women's fad for the bicycle (the XIX turning point and of the XXth century)

In the end of the XIXth century became a new way of spending leisure time e.g. a bicycling. Typical women cyclist's suit had to contain following parts: jacket, T-shirt, and trousers. Every women cyclist had in yourself wardrobe leather shoes, tie, and hat too. Women cyclist's uniform was sewn in dark colors. In those days woman cyclist's suit was considered stout-hearted. Eventually, women cyclist's uniform was the reason for the reform of women's clothing.