

ANNA ŚMIECHOWICZ

(Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Katedra Historii Polski XIX w.)



<https://orcid.org/0000-0002-7691-2669>

BODAJ TO CYKLIŚCI! - (NIE)ZWYCZAJNI JEŹDŹCY WYŚCIGOWI Z PRZEŁOMU XIX I XX WIEKU

Stalowy rumak”, „drewniany samochód”, „samopojazd”, „wehikuł” czy po prostu „koło” to nazwy funkcjonujące w drugiej połowie XIX w. na określenie maszyny na kołach napędzanej siłą ludzkich mięśni. Ponadto stosowano określenie „welocyped”, a dokładniej monocykl, bicykl, trycykl itd. w zależności od ilości kół w pojeździe. O zamieszaniu w nazewnictwie określającym ten pojazd na łamach „Cyklista” pisano: *Przyjedziesz do Lwowa – na rowerze – nazwą cię kolarzem, w Krakowie powiedzą ci, że jeździsz na „kolcach” – w Warszawie na rowerze, maszynie i cyklu*¹.

Wszystkie wyżej wymienione nazwy począwszy od lat osiemdziesiątych XIX w. zostały wyparte przez znane współcześnie określenie „rower”. Słowo to pochodzi od angielskiej firmy welocypedowej „Rover”, która w ostatniej dekadzie XIX w. rozpoczęła na masową skalę produkcję tzw. „bezpiecznego roweru” (*safety bicycle*), który został opatentowany przez Johna Starleya w 1884 r. Model *made in England* wyróżniał się prostotą i funkcjonalnością w porównaniu do wcześniejszych prototypów kołowej maszyny. Składał się on z dwóch kół o jednakowej średnicy (wcześniejszy model bicykla posiadał koło przednie czterokrotnie większe od koła tylnego, co przysparzało jeźdźcowi niemałych problemów już przy samym dosiadananiu „stalowego rumaka”), mechanizmu korbowego umieszczonego na wiazaniu między dwoma kołami (wehikuł Karla von Drais opatentowany w 1818 r. posiadał tzw. „napęd flinstonowy” – podróżujący siedząc na siodelku zamontowanym na ramie dotykając nogami ziemi przez energiczne odpychanie się od podłoża wprawiał maszynę w ruch) oraz zwrotnego kierownika przez system widełek połączo-

¹ Pedał, *Fejleton*, „Cyklista” 1895, nr 1, s. 10.

nego z przednim kołem (prototypy roweru typu *celerifer* produkowane we Francji posiadały ster statyczny, co oznaczało, że gdy jeździec chciał zmienić kierunek jazdy musiał zsiąść z pojazdu i ustawić go w odpowiednią stronę). O praktyczności tzw. „bezpiecznego roweru” świadczyła również jego stosunkowo niska waga sięgająca kilkunastu kilogramów (konstrukcja rodziny Michaux, która wynalazła napęd korbowy rewolucjonizując tym samym przemysł welocypedowy, ważyła nawet 30 kg!)².

Marka Pierre i Ernesta Michaux została zaprezentowana na Powszechnej Wystawie Światowej w Paryżu w 1867 r. Stąd też na ziemi polskie zostały sprowadzone pierwsze dwu – i trójkołowce. Nabywcą „diabelskiej maszyny” był właściciel powozów w Warszawie Władysław Romanowski, który rozpoczął rodzimą ich produkcję, a nawet zbudował niewielki plac do ćwiczeń³. Niedługo trzeba było czekać, bo już w 1869 r. w Ogrodzie Krasińskich w Warszawie, odbyły się pierwsze „zawody kołopędowe”⁴. W tym czasie w „Tygodniku Ilustrowanym” pisano: *Welocipedy są dziś przedmiotem mody*⁵. Pierwsze igraszki z rowerem z czasem przybrały formy organizacyjne.

Przełomową datą w historii „sportu welocypedowego” na ziemiach polskich było powołanie 6 kwietnia 1886 r. Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (WTC)⁶. Inicjatorem założenia klubu sportowego był hrabia Edward Chrapowicki, który w pierwszym Komitecie WTC objął funkcję wiceprezesa⁷. W statucie WTC w takich słowach ujęto nadrzędny cel jego istnienia:

Celem Towarzystwa jest zbliżenie amatorów jazdy welocypedowej, udoskonalenie w niej i rozpowszechnienie użytku welocypedu, jako nader zdrowego, wygodnego i praktycznego i przyjemnego środka lokomocji⁸.

Drogą do realizacji powyższego zadania było organizowanie zebrań, wyścigów, wycieczek, imprez sportowych oraz „głośnych balów u cyklistów”. Różnorodne formy działań rowerzystów sprawiły, że WTC uchodziło za jedno z głównych centrów życia towarzyskiego w Warszawie. Kolejny rozdział

² *Historia welocypedu*, „Biesiada Literacka” 1888, nr 5, s. 70–71; nr 6, s. 85–86; nr 7, s. 102–106.

³ J. Heppen, *Cykl i dawna Warszawa*, „Cyklista” 1896, nr 12, s. 1–2.

⁴ *Wyścigi samochodów w Ogrodzie Krasińskich*, „Kłosy” 1869, nr 207, s. 324.

⁵ *Korespondencya Tygodnika Ilustrowanego. Welocipedy*, „Tygodnik Ilustrowany” 1869, nr 63, s. 127.

⁶ Warszawskie Towarzystwo Cyklistów (WTC) powstało w 1886 r. i było drugim, po Warszawskim Towarzystwie Wioślarskim (WTW, 1878), ośrodkiem życia sportowo-towarzyskiego. Siedem lat po tym, jak powołano WTC, stworzono Warszawskie Towarzystwo Łyżwiarskie (WTŁ, 1893).

⁷ W.T.C., Warszawa 1912, s. 2–3.

⁸ *Ustawa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów*, Warszawa 1893, s. 1.

w historii „sportu kołowego” rozpoczął się w 1892 r., kiedy to otworzono nowy lokal cyklistów na Dynasach⁹.

Moda na rower za ziemie polskie przybyła z Niemiec, Francji i Anglii. Sport ten był popularny w tych krajach do tego stopnia, że w prasie pisano o „cyklomani” panującej nad umysłami społeczeństwa niczym epidemia¹⁰. „Kołowiec” na zachodzie Europy szybko z zabawki stał się pożądanym środkiem lokomocji. Rower w tych krajach znalazł zastosowanie na pocztach, w straży pożarnej czy armii. Jazda na rowerze na przełomie XIX i XX w. była popularną formą rozrywki wśród mężczyzn. Przynależenie do sportowej organizacji było wyrazem dobrego smaku, otwartości na nowe formy rozrywki, a także sposobem wyrobienia tężyzny fizycznej. Zaliczanie się w poczet członków towarzystwa cyklistów było jednoznaczne z należeniem do tzw. „towarzystwa”, „świata”. W poradniku Mieczysława Rościszewskiego traktującym o etykiecie pisano:

Sport wszelkiego rodzaju to, zdaniem naszym, rozrywka równie miła, niezbędna i pożyteczna. Obecność w lokalu danego stowarzyszenia sportowego przyucza do poznawania charakterów i daje pojęcie o sercach ludzkich w najszczęśliwszych chwilach ich żywota¹¹.

„Szczere chwile” to w ujęciu autora wszelkie spory i pretensje, które łatwo wynikały przy „zapasach” wszelkiego rodzaju. Ponadto głos w dyskusji zabierało środowisko higienistów i lekarzy. W pierwszym podręczniku z zakresu kultury fizycznej, wydanego w Warszawie z okazji Wystawy Sportowo-Przemysłowej na Dynasach pt. *Higiena sportu* odnotowano:

[...] jazda na rowerze, jest ćwiczeniem zdrowem i pożytecznem, jak rzadko które ćwiczenie fizyczne; dostatecznym chyba dowodem tego jest rozwój tego sportu we wszystkich krajach cywilizacyjnych i we wszystkich warstwach społecznych¹².

O cyklistach zwyczajnie

W poczet członków-założycieli WTC wchodziły osoby wywodzące się z wyższych sfer. Było to wynikiem posiadanych znajomości w Petersburgu niezbędnych do założenia polskiej organizacji, jak wspomniany powyżej

⁹ Nazwa Dynasy wzięła się od jednego z właścicieli posiadłości ks. Karola Henryka de Nassau-Singen, którego popularnie nazywano „denasowskim księciem”.

¹⁰ Z *Warszawy. Cyklomania*, „Biesiada Literacka” 1894, nr 7, s. 98.

¹¹ M. Rościszewski, *Dobry ton. Szkoła pożycia z ludźmi wszelkich stanów w stosunkach poufnych i ceremonialnych*, Warszawa 1905, s. 147–148.

¹² Dr H. Nusbaum, *Higiena sportu*, Warszawa 1903, s. 90.

hr. Edward Chrapowicki. Zapleczem społecznym cyklowej organizacji pod względem ilościowym było środowisko inteligencji. W 1892 r. można wyróżnić kilka grup zawodowych najliczniej reprezentowanych w szeregach WTC. We wspomnianym czasie na 58 cyklistów z Warszawy w większości byli to przedstawiciele następujących zawodów: urzędnik, kupiec, buchalter, technik-mechanik, subiekt handlowy, aptekarz-właściciel apteki i lekarz.

Rekordową liczbę stowarzyszonych w WTC odnotowano w 1897 r., kiedy to ich liczba wynosiła 763 członków. W 1905 r. na skutek licznie nieopłaconych składek członkowskich zmniejszyła się liczba stowarzyszonych. Należy przypuszczać, że wynikało to z zawirowań rewolucyjnych, a co więcej, ze zmiany podejścia społeczeństwa do roweru. „Sport kołowy” zaczął nabierać wymiaru amatorskiego, coraz to prostsza konstrukcja wehikułu pozwoliła na samodzielną naukę jazdy na rowerze, bez konieczności pobierania nauk w siedzibie WTC. Ponadto rower stawał się dostępniejszy ze względu na zmniejszający się koszt jego zakupu. W 1897 r. koszt roweru wynosił około 120 rubli, a w roku 1905 można było go kupić już za 75 rubli. Ponadto z roku na rok na rynku rosła ilość rowerów używanych wystawionych na sprzedaż, które można było nabyć za połowę niższą cenę. Mimo wszystko stosunkowo wysoki koszt roweru skłaniał wielu cyklistów do zakupu jego na raty. Był to czas, kiedy rower z przedmiotu zbytku, popularnej zabawki, powoli stawał się powszechnym środkiem komunikacji.

Członkowie towarzystwa dzielili się na honorowych, rzeczywistych i gości. Osoby, które wyświadczyły szczególne zasługi sportowej organizacji byli zwalniani z opłat na jego rzecz i wpisywani na listę członków honorowych. Członkami rzeczywistymi zostawały osoby pełnoletnie z zastrzeżeniem, iż nie oddają się tej rozrywce w sposób profesjonalny tzn. nie jeżdżą na welocypedzie za pieniądze, posiadają na własność rower oraz płacą coroczną składkę (jedenorazowe bezzwrotne wpisowe do WTC wynosiło 10 rubli, roczna składka średnio 20 rubli na rok). W poczet gości zaliczano osoby niepotrafiące jeździć na welocypedach, pobierające naukę w siedzibie towarzystwa. Po opanowaniu tzw. „sztuki balansowania” i zyskaniu poparcia dwóch członków rzeczywistych uczeń zdawał egzamin na prawo jazdy na Zebraniu Ogólnym, które w głosowaniu decydowało o przyjęciu lub odrzuceniu kandydatury na członka klubu¹³.

Dokonując analizy zachowanych kart zgłoszeń członków WTC z lat 1887–1904 w liczbie ponad 700 sztuk można wyznaczyć ulice warszawskie chętnie zamieszkiwane przez cyklistów. Przybliżając bliżej wskazaną geografii i posługując się kilkoma wybranymi latami składania deklaracji

¹³ *Ustawa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów*, Warszawa 1893, s. 2–6.

(wybór na podstawie lat, z których zachowało się najwięcej kart) należy stwierdzić, że do ulic chętnie zamieszkiwanych przez cyklistów zaliczano: w roku 1888 ulice: Marszałkowską (8), Nowy Świat (6), Krakowskie Przedmieście (4), Chmielną (5), Wilczą (3) na łączną ilość kart wypełnionych adresem zamieszkania w liczbie 48 z rozpisaniem na 19 ulic; w roku 1892 ulice: Krakowskie Przedmieście (7), Nowy Świat (7), Marszałkowska (5), a także Złota (6), Chmielna (5), Królewska (4), Bracka (4), Hrabiego Berga (4) na łączną ilość zachowanych kart z danymi adresowymi w liczbie 107 z rozpisaniem na 58 ulic; w roku 1896 ulice: Nowy Świat (4), Senatorska (4), Chmielna (3) na łączną ilość zachowanych kart w liczbie 51 z rozpisaniem na 37 ulic. Od roku 1897 liczba ulic równa była w przybliżeniu 50% ogólnej liczbie deklaracji w danym roku. Powyższe zestawienie statystyczne skłania do pewnych wniosków. Po pierwsze, należy stwierdzić, że większość cyklistów zamieszkiwało Śródmieście i to właśnie ulice wchodzące w skład tej dzielnicy dominowały w zapisie, zwłaszcza w początkowej fazie istnienia WTC. Wynikało to z faktu, iż to właśnie w centrum istniały lepsze bruki do spontanicznych prób okiełznania „stalowego rumaka”. Tendencja w popularności roweru wiodła ze Śródmieścia na przedmieścia miasta. Oprócz wskazania „siedlisk” zamieszkania członków warszawskiej organizacji sportowej deklaracje pozwalają stwierdzić, że w miesiącach od stycznia do kwietnia najczęściej dokonywano zapisu. Wzmożone zainteresowanie życiem sportowym w mieście zapowiadało zapewne nadejście nowego sezonu, którego tradycyjną inaugurację stanowiła majówka „sprężystych”, najczęściej do pobliskiej Jabłonny, w której znajdowała się posiadłość pierwszego prezesa WTC hr. Augusta Potockiego. Mimo, że ze względu na niekompletność źródła stwierdzenia mają charakter szacunkowy to stanowią ciekawą próbę analizy tematu w ujęciu statystycznym¹⁴.

O cyklistach (nie)zwyczajnych

Różny stopień zaangażowania mężczyzny w nową formę rozrywki to powód do rozpatrywania zwolenników tego sportu w kategoriach amatorów i zawodowców, ale także autorów pierwszych opracowań z zakresu kolarstwa czy przedstawicieli prężnie działających firm welocypedowych. W dalszej części artykułu przedstawię kilka wybranych sylwetek osób, które umiłowaty rower. W większości informacje o nich pochodzą z materiału źródłowe-

¹⁴ Archiwum Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie [dalej: Arch. MSiT w Warszawie], *Karty zgłoszenia/prośba o przyjęcia w poczet członków WTC*, sygn. 13 A.; *Lista członków i konsultów WTC*, sygn. 35 A.



Ryc. 1. Mieczysław Horodyński – „cyklista-handlowiec”, „Cyklista” 1895, nr 4, s. 2.

go (niestety jest on niekompletny). Pewną wskazówką do poszukiwań były również opracowania z zakresu historii kolarstwa do wybuchu pierwszej wojny światowej¹⁵.

Do czołowych cyklistów ostatniej dekady XIX w. należy zaliczyć Mieczysława Horodyńskiego¹⁶ (1870–?). Przepustką do sławy cyklisty był jego udział i zwycięstwo w rywalizacji o zaszczytny tytuł Mistrza Królestwa Polskiego na rok 1891. Trasę liczącą 100 wiorst przemierzył w 5 godzin i 5 minut¹⁷. Tygodnik warszawski „Cyklista” w takich oto słowach skomentował zwycięstwo Horodyńskiego: *Od tego czasu nazwisko to stało się głośnem, noszący je bowiem zasłynął spośród naszych jeźdźców, zarówno w szosowych, jak i też w torowych gonitwach*¹⁸. Uznany

pierwszorzędny jeździec ponownie zdobył mistrzostwo w 1893 r. *ex aequo* z kolarzem z Moskwy Aleksandrem Łobanowem. Mimo, że to wyścigi szosowe przysporzyły mu zaszczytnego miana „cyklisty-zawodowcy” to największe sukcesy Horodyński odnotował w wyścigach torowych. Do najważniejszych osiągnięć zaliczyć należy: pierwsze miejsce w „biegu” stuwiorstowym zorganizowanym w Moskwie przez tamtejsze Towarzystwo Cyklistów w 1894 r., wygraną uzyskaną w cenionych zawodach o „Mistrzostwo WTC na Dynasach” w 1895 r., a także z tego samego roku wygraną w dziesięciowiorstowym wyścigu organizowanym przez Odeskie TC oraz pierwsze miejsce w walce o tytuł „Mistrza miasta Warszawy” na dystansie 100 wiorst. Horodyński jako pierwszy wprowadził do harmonogramu sportowca treningi przed zawodami. Po zakończeniu swojej kariery w 1896 r. chętnie na łamach prasy specjalistycznej

¹⁵ B. Tuszyński, *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów*, Warszawa 1986; idem, *Od Dynasów do Szurkowskiego*, Warszawa 1986; idem, *Złota księga kolarstwa polskiego*, Warszawa 1995.

¹⁶ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Mieczysława Horodyńskiego z 1891r.* (nr 327).

¹⁷ *Pierwszy jeździec w Królestwie*, „Cyklista” 1895, nr 1, s. 2–3.

¹⁸ „Cyklista”, *Mieczysław Horodyński*, „Cyklista” 1895, nr 4, s. 2.

dzielił się swoimi doświadczeniami opisując swoje praktyczne spostrzeżenia¹⁹. Po skończeniu kariery sportowej postanowił wykorzystać swoje wiadomości i umiejętności z tej dziedziny w handlu. Horodyński jako „cyklista-handlowiec” rozpoczął swoją karierę jako sprzedawca pracując w spółce Maison-Ormonde, z której wystąpił w 1896 r. i założył własny skład bicykli, welo-cypedów, łyżew i innych urządzeń. Swoim imieniem firmował rowery „Mieczysław”²⁰. W drugim roku istnienia firmy „Mieczysław Horodyński” wyszedł jej pierwszy katalog²¹. Sportsman ponadto był współorganizatorem cyklodromu zimowego na ulicy Okólnik w Warszawie²².

Do gwiazd jaśniejących na horyzoncie sportowym zaliczyć należy „cyklistę-rekordzistę” Stefana Mrokowskiego (nieznane lata życia), który był znany w sferach cyklowych albowiem jego nazwisko wielokrotnie figurowało w programach „gonitw” urządzanych przez WTC oraz Rosyjski Klub Cyklistów. W 1895 r. w takim oto zestawieniu krótko scharakteryzowano jego dotychczasowe wyczyny sportowe: *Owoce trudów z wyścigów tych wyniesionym jest pokaźna liczba 10 pierwszych, 10 drugich i 3 trzecich nagród*²³. Mrokowski był jeźdźcem wyścigowym świetnie spełniającym się na krótkich dystansach. Uzyskał dwa „znaki rekordowe” WTC pokonując ¼ mili angielskiej w 29 sekund, 1 wiorstę w 1 minutę i 28 sekund. Ponadto dzierżył on wszechrosyjski rekord na 3 wiorsty, które przemierzył w 3 minuty i 15 sekund. Mrokowski sprawdził się również jako organizator życia sportowego w Miłowicach, gdzie nadzorował budowę cyklodromu. Podobno przebywając tam z powodów służbowych wypracował tzw. „formę”, którą zaprezen-



Ryc. 2. Stefan Mrokowski – „cyklista-rekordzista”, „Cyklista” 1895, nr 5, s. 3.

¹⁹ M. Horodyński, *Tor wyścigowy*, „Cyklista” 1895, nr 1, s. 3–4; idem, *Jazda po mieście?*, „Cyklista” 1896, nr 22.

²⁰ *Pan Mieczysław Horodyński*, „Cyklista” 1896, nr 33, s. 17.

²¹ *Z Przemysłu i handlu. Katalogi*, „Cyklista” 1897, nr 10, s. 11.

²² *Cyklodrom zimowy*, „Cyklista” 1897, nr 45, s. 3 i nr 51, s. 9.

²³ „Cyklista”, *Nasi Mistrzowie. Stefan Mrokowski*, „Cyklista” 1895, nr 5, s. 2.



Ryc. 3. Julian Osiński – „cyklista-mechanik”, „Cyklista” 1895, nr 7, s. 2.

tował podczas Derbów na Dynasach w 1895 r., zdobywając aż trzy pierwsze nagrody.

Wybitne stanowisko w świecie sportowym zajmował Julian Osiński²⁴ (1878–1944). Okrył się on zasłużoną sławą po wygranym wyścigu na odcinku Kraków–Lwów, kiedy to odległość 338 km przemierzył w 19 godzin i 40 minut. Rok 1895 był pasmem sukcesów sportowych „cyklisty-zawodowca”. Należy nadmienić o wygranym wyścigu o zaszczytny tytuł Mistrza Królestwa Polskiego na 100 wiorst (uzyskał wtedy czas 3 godzin i 35 minut)²⁵, odniesionym zwycięstwem na tym samym dystansie w Łodzi czy licznych rekordach na 50 i 100 wiorst ustanowionych na torach Królestwa Polskiego

i Cesarstwa Rosyjskiego. Po tych triumfach Osiński postanowił połączyć swoje talenty kolarskie z mocą silnika. W 1903 r. zdobył pierwsze miejsce w pionierskich wyścigach motocyklowych. Ponadto Osiński to przykład „cyklisty-mechanika”, gdyż przy ulicy Nowy Świat w Warszawie miał własny warsztat reparacyjny rowerów.

Do znanych rowerzystów końca XIX w. należał Jan Stanisław Skrodzki (1867–?). Był on „cyklistą-turystą” albowiem największy podziw budziła jego postawa nieustraszonego podróżnika. W 1895 r. na łamach „Cyklisty” pisano o nim:

Niez mordowany turysta! Oto tytuł jaki się najwłaściwiej Skrodzkiemu należy; pozostawiając bowiem wyścigi na drugim planie, przede wszystkim uprawia on z zamiłowaniem turystykę i pod tym względem stoi na czele wszystkich cyklistów naszego kraju²⁶.

²⁴ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Juliana Osińskiego z 21 kwietnia 1894 r.* (nr 653).

²⁵ „Cyklista”, *Nasi mistrzowie. Julian Osiński*, „Cyklista” 1895, nr 7, s. 2–3.

²⁶ „Cyklista”, *Nasi Mistrzowie. Jan Stanisław Skrodzki*, „Cyklista” 1895, nr 6, s. 2.

Dowodem na powyższe była skrupulatnie prowadzona księga ewidencyjna. Według niej w 1892 r. przemierzył on 2329 wiorst, a w roku następnym aż 6061 wiorst. Niewiarygodne poprawienie wyniku przez cyklistę wynikało ze zmiany maszyny, gdyż Skrodzki dopiero w 1893 r. przesiadł się z wysokiego bicykla na praktyczniejszy rower. „Cyklista XIX wieku” – tak mówiono o Skrodzkim w owym czasie. Brał udział niemalże we wszystkich poważniejszych zawodach szosowych organizowanych przez WTC m.in. na trasie Kraków–Lwów (1894), Warszawa–Kalisz–Warszawa (1895), Warszawa–Kielce–Warszawa (1896). Ponadto organizował na własną rękę szereg wyjazdów do Wiednia, Pragi czy Berlina. Mimo, że jako zawodnik oprócz uzyskania cenionego tytułu Mistrza Królestwa Polskiego w 1894 r. nie odniósł większych poważniejszych sukcesów sportowych, niewątpliwie zaliczyć go należy w poczet wiodących cyklistów w początkowym etapie istnienia WTC.

Mikołaj Poturaj²⁷ (1855–1926) to przykład „cyklisty-publicysty”. Był on autorem pozycji wydawniczej obowiązkowo znajdującej się w bibliotece każdego rowerzysty, czyli *Przewodnika po guberniach Królestwa Polskiego*. Poturaj był stałym korespondentem prasowym wydarzeń sportowych rozgrywanych w Warszawie, a zwłaszcza szeregu artykułów z dziedziny welocypedowej traktującej o roli „sportu kołowego” w życiu kobiety oraz praktycznych wskazówek dotyczących jazdy²⁸. Takim samym mianem okrzyknąć należy Emila Szyllera²⁹, który po odniesieniu kilku znaczą-



Ryc. 4. Jan Skrodzki – „cyklista-turysta”, „Cyklista” 1895, nr 6, s. 2.

²⁷ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Mikołaja Poturaj (Turczyńskiego) z 18 grudnia 1895 r.* (nr 608).

²⁸ M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*, „Cyklista” 1895, nr 2; idem, *Jak jeździć na rowerze?*, „Cyklista” 1896, nr 7, 8, 9, 11, 12.

²⁹ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Emila Szyllera z 20 lutego 1895 r.* (nr 439).

cych sukcesów na polu cyklistyki (bicie rekordu 12. godzinnego w 1896 r.³⁰) został redaktorem pisma sportowego „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” wydawanego w latach 1899–1902, które następnie przekształciło się w „Warszawską Gazetę Sportową” i wychodziło do 1904 r.

Wśród członków honorowych WTC znaleźli się dwaj znani literaci przełomu XIX i XX w. – Bolesław Prus i Henryk Sienkiewicz. Pierwszy z nich otrzymał ten zaszczytny tytuł w 1894 r., a drugi w 1900 r. „Cykliści-pisarze” oddawali się tej rozrywce w sposób rekreacyjny. Jednakże największe zasługi wyświadczyli cyklizmowi „po literacku” opisując jego zalety, zwłaszcza zbawiający wpływ na zdrowie w czasach tworzącej się wielkomiejskiej społeczności Warszawy, gdzie pośpiech zaczął święcić swoje triumfy.

Podsumowanie

Pojawienie się nowej formy rozrywki stało się powodem wypracowania osobliwego podejścia do niej. Każdy zainteresowany wybierał własną drogę „kariery” i w zależności od swoich predyspozycji święcił triumfy jako sportowiec, ogłaszał się mianem znawcy „sportu cyklowego”, albo po prostu czerpał zyski finansowe ze sprzedaży popularnej zabawki. Pośród zainteresowanych nową rozrywką należy również doszukiwać się tych, którzy upatrywali w niej sprawdzonego modelu zaspokojenia jednego z punktów każdego dykcjonarza *gentelmena*, czyli tzw. „bywania w towarzystwie”. Na dowód tego można nadmienić, że w gronie członków WTC odnajdziemy takie osoby, jak Leopold Julian Kronenberg (1849–1937) czy Antoni Kazimierz Blikle (1844–1912). Zaawansowany wiek przedstawiciela świata finansowego Warszawy świadczy o tym, że był on nastawiony raczej na korzystanie z propozycji WTC z zakresu życia towarzysko-kulturalnego³¹. Ponadto lekarze rekrutujący się w szeregi zrzeszonych, jak dr Franciszek Neugebauer (1856–1914)³² czy dr Henryk Dziedzicki (1847–1921)³³, mieli szanse znaleźć się w komisji lekarskiej zwoływanej przed każdym większym wyścigiem, zyskując tym samym zajęcie i klientelę. Wszystkie zdjęcia jeźdźców wyścigowych ukazanych w niniejszym artykule zostały wykonane przez Stanisława Bogackiego³⁴,

³⁰ *12 godzin na torze*, „Cyklista” 1896, nr 39, s. 3–4.

³¹ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Leopolda Kronenberga z 8 października 1894 r.* (nr 695).

³² Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia dr Franciszka Neugebauera z 5 lutego 1888 r.* (nr 97).

³³ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia dr Henryka Dziedzickiego z 1892 r.* (nr 413).

³⁴ Arch. MSiT w Warszawie, zespół WTC, sygn. 13A, *Karta zgłoszenia Stanisława Bogackiego z 3 września 1892 r.* (nr 441).

który w tym czasie był „nadwornym” fotografem WTC, a z zamiłowania cyklistą. W związku z tym, iż w gronie cyklistów znajdowało się wiele wybitnych, odmiennie utalentowanych osób uchodzili oni za grupę prężnie działającą na różnych polach: sportowym, kulturalnym, towarzyskim, a także dobroczynnym, co przysporzyło im miana „sprężystych”.

SUMMARY

I think they are cyclists! – (un)ordinary racing riders from the turn of the century

A breakthrough date in the history of cycling on Polish lands under partition it was founded in 1886 The Cycling Society in Warsaw. Cycling at the turn of the 19th and 20th centuries was a popular form of entertainment among men. Belonging to a sports organization was an expression of good taste and a way to develop physical fitness. The different degree of involvement of a man in a new form of entertainment is the reason for perceiving supporters of this sport in terms of amateurs and professionals, but also the authors of the first studies in the field of cycling or representatives of thriving companies. Due to the fact that there were many outstanding and talented people in the circle of cyclists, they were remarked as a group dynamically operating in various fields: sport, cultural, social and also charitable, which gave them the title of „elastic”.