

ANNA CZAJKA

(Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny)

NA TANDEMIE, CZYLI PANIENKI I MŁODZIEŃCY NA ROWERZE Z KOŃCA XIX WIEKU

ZAGAJENIE

W miarę upływu czasu, pewne problemy z przeszłości, domagając się naukowej oceny, wchodzą w zakres badań historyka. Historia, jak każda inna nauka, rządzi się swoimi prawami. Podejmując rozważania z dziedziny badań nad przeszłością, nie sposób nie zacząć ich od wyznaczenia pewnych ram badawczych. Przedział chronologiczny dotyczący rozważań w niniejszym artykule skupi się wokół wydarzeń z końca XIX wieku. Terytorialnie prezentowane treści zamykają się w granicach Królestwa Polskiego. Bazę źródłową artykułu stanowi materiał prasowy pochodzący z pism wychodzących w Warszawie, która w owym czasie stanowiła bezkonkurencyjne „zagłębienie” czasopiśmiennicze na ziemiach polskich. Naturalnie na pierwszym planie moich analiz znalazły się tytuły prasy specjalistycznej, traktującej w szczególności o „kolarskim rzemiośle”. Wśród najważniejszych tytułów należy nadmienić „Cyklistę”¹ oraz „Kolarza, Wioślarza i Łyżwiarza”², które były źródłem praktycznych uwag kierowanych do redakcji przez miłośników dwóch kółek. Bohaterami niniejszego artykułu są małoletni, czyli osoby, które nie miały ukończonych dwudziestu jeden lat³. W myśl Kodeksu Cywilnego Królestwa Polskiego z 13 czerwca 1825 roku okres ten mógł zostać skrócony

¹ „Cyklista” pod redakcją F. Karpińskiego wydawany był w Warszawie w latach 1895–1898.

² „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” (stanowił kontynuację „Cyklisty”) pod redakcją W. Dzierzbickiego w latach 1899–1902.

³ *Kodeks Cywilny Królestwa Polskiego z 13 czerwca 1825 roku*, oprac. A. Mączyński, Tytuł X, Dział I, Warszawa 2008, s. 184.

jedynie w momencie zawarcia małżeństwa. Zgodnie z literą ówczesnego prawa mogło to nastąpić, gdy mężczyzna ukończył osiemnasty, a kobieta szesnasty rok życia⁴.

W czasach pracy Komisji Edukacji Narodowej (1773–1794) po raz pierwszy pojawił się pomysł wprowadzenia ćwiczeń ruchowych do programów szkolnych. Krótki okres działalności, przerwany burzliwymi wydarzeniami w dziejach narodu polskiego, nie przyniósł w większości przypadków praktycznych rozwiązań w tej sprawie. Na wiele lat nadmieniona kwestia zeszła z rubryki „ważne” i została strącona na dalszy plan. Postacią, która wydobyła to zagadnienie z zapomnienia, a co ważne, rzuciła na nie nowe światło, był Jędrzej Śniadecki. Jego dzieło pt. *O wychowaniu fizycznym dziecka* traktowało o istotności ruchu w życiu najmłodszych. Główna jego teza zakładała pierwszeństwo wychowania cielesnego przed umysłowym do siódmego roku życia. W dalszym etapie wychowania Śniadecki zakładał względną harmonię między czasem przeznaczonym na zajęcia kształtujące fizyczną, jak i duchową stronę człowieka⁵. Praca Śniadeckiego wyraźnie nawiązywała do oświeceniowych poglądów Jeana Jacquesa Rousseau, rzecznika wychowania naturalnego. Rousseau w rozprawie pedagogicznej zatytułowanej *Emil, czyli traktat o wychowaniu* za „podłoże” prawidłowego wychowania uznał rozwój fizyczny dziecka w środowisku naturalnym do 12 roku życia⁶. Na podwórku polskim dzieło Śniadeckiego było wstępem do badań nad podstawnością tezy o pozytywnym wpływie zabaw ruchowych na rozwój ciała, osobowości, czy często nadmienianego, wpływu wysiłku fizycznego na „chłonność” wiedzy u dziecka. Z początku w dyskusji nad „przydatnością” ćwiczeń ruchowych w procesie wychowania najmłodszych wypowiadały się osoby związane ze szkolnictwem, przyjmując formę pewnego poglądu opartego na własnych spostrzeżeniach, nabywanych drogą praktyki. Dopiero w drugiej połowie wieku dziewiętnastego dyskusja wkroczyła na pole naukowości, gdzie prym wiodły środowiska higieniczne i lekarskie.

⁴ Ukaz cara z 28 marca 1836 roku. *Prawo o małżeństwie*, oprac. A. Mączyński, Rozdział I, Oddział I, Warszawa 2008, s. 412.

⁵ J. Śniadecki, *O wychowaniu fizycznym dzieci*, Wilno 1857.

⁶ R. Wroczyński, *Powszechne dzieje wychowania fizycznego i sportu*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1985, s. 89.

WYCHOWANIE FIZYCZNE W PROGRAMACH SZKOLNYCH KRÓLESTWA POLSKIEGO

Władze szkolne rozpoczęły swój dyskurs na temat zajęć fizycznych w ramach szeroko pojętej higieny szkolnej⁷. Początkowo podjęto próbę wprowadzenia wychowania fizycznego w gimnazjach i progimnazjach męskich w ramach przedmiotów nadobowiązkowych (1864, 1872) lub zajęć realizowanych z uczniami podczas dużej przerwy. Ustawodawstwo to w 1874 roku rozszerzone zostało na programy szkół realnych. Powszechnemu zlekceważeniu zostało poddane wychowanie fizyczne w pensjach żeńskich, gdzie często (o ile w ogóle występowało) ograniczało się ono do spacerów i tańców. W latach siedemdziesiątych XIX wieku pojawiło się kilka ustaw, które zachęcały do wprowadzenia gimnastyki dla dzieci w szkołach początkowych (1873, 1875), aby z czasem zaliczyć ją do puli przedmiotów obowiązkowych. Niestety zarządzenia władz względem szkół elementarnych, w zdecydowanej większości, nie sprowadzały się do praktyki (należy pamiętać, że większość społeczeństwa nie miała styczności z żadną placówką oświatową, co dodatkowo, w znaczny sposób zawęży zasięg omawianej kwestii). W placówkach oświatowych, gdzie w programie przewidziano zajęcia z gimnastyki, przeprowadzano jedną lub dwie godziny tygodniowo.

Kolejnym krokiem do polepszenia stanu funkcjonowania zajęć z wychowania fizycznego w szkole stały się ustawy z 1902 i 1904 roku, których treść realnie zaczęto wprowadzać w życie po ustaniu zawieruchy rewolucyjnej⁸. Znikome zainteresowanie wprowadzeniem wychowania fizycznego w szkołach Królestwa Polskiego, w znacznej mierze, wynikało z polityki rusyfikacyjnej podporządkowującej szkolnictwo władzy carskiej w ramach represji popowstaniowych. Szkolnictwo w rękach caratu stało się narzędziem jego asymilacyjnej polityki, zmierzającej do zrusyfikowania dzieci i młodzieży polskiej⁹. Ponadto na niskie zainteresowanie wpłynął stan sanitarny placówek szkolnych czy podrzędne traktowanie kultury fizycznej wśród społeczeństwa. Brak powszechności w nauczaniu fizycznym wynikał również z braku wykwalifikowanych nauczycieli¹⁰. Wymienione powyżej aspekty

⁷ Zob.: L. Szymański, *Higiena szkolna w Królestwie Polskim w latach 1864–1914*, „Rozprawy Naukowe WSWF we Wrocławiu” 1967, t. 5.

⁸ L. Szymański, *Funkcja wychowania fizycznego w szkołach Królestwa Polskiego na przełomie XIX i XX wieku*, „Rozprawy Naukowe WSWF we Wrocławiu” 1975, t. 10, s. 25–30.

⁹ W 1867 r. zniesiono Komisję Rządową Oświecenia Publicznego, a jej funkcję przejął Warszawski Okręg Naukowy, podległy władzy ministra oświaty Cesarstwa Rosyjskiego. Okręgiem tym zarządzał kurator, który wiernie realizował politykę caratu.

¹⁰ Zob.: K. Hądelek, *Kształcenie nauczycieli wychowania fizycznego w Królestwie Polskim*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1965, nr 3.

sprawiły, że zajęcia ruchowe w szkole do wybuchu pierwszej wojny światowej były jedynie epizodami¹¹. Leonard Szymański wśród wielu czynników decydujących o skali zainteresowania władz względem higieny i wychowania fizycznego wskazuje warunki polityczne panujące w poszczególnych zaborach. Zdaniem badacza więcej osiągnięć na tym polu, w porównaniu z Kongresówką, mogła odnotować Galicja, w której panowała względna autonomia¹².

IGRASZKI RUCHOWE JAKO FORMA SPĘDZENIA CZASU WOLNEGO

Zwolennicy popularyzacji kultury fizycznej, nie pozwolili, aby władze zabórce miały wyłączność w organizacji procesu nauczania fizycznego, i często sami byli inicjatorami instytucji promujących aktywne formy spędzania czasu wolnego wśród dzieci i młodzieży. Przodowniczą rolę w popularyzowaniu gimnastyki pod hasłem „W zdrowym ciele zdrowy duch” odegrało Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” powstałe we Lwowie w 1866 roku. Gniazda sokole organizowano we wszystkich trzech zaborach. Formalnie pierwsze oddziały w Królestwie Polskim powstały w 1904 roku¹³. Głównym założeniem towarzystwa było propagowanie gimnastyki w szerokich kręgach społecznych, zwłaszcza wśród młodego pokolenia, które miało decydować o przyszłości narodu.

Od lat osiemdziesiątych XIX wieku „Sokół” zyskał niebezpiecznego konkurenta w dyscyplinach sportowych. Wspomniana rywalizacja odbiła się silnym echem w czasopiśmiennictwie sportowym. Niezwykle rozległy i żywotny spór został zamknięty w krótkim pytaniu: *Sport czy gimnastyka?* Środowisko skupione wokół „Sokoła” podkreślało, że tylko gimnastyka była gwarancją harmonijnego rozwoju ciała, w przeciwieństwie do sportu, który

¹¹ L. Szymański, *Wychowanie fizyczne w szkołach Królestwa Polskiego (1864–1914)*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1966, nr 4, s. 99–100.

¹² Zob.: M. Weinert, *Stan higieny i wychowania fizycznego w Galicji w latach 1870–1900 i próby jego poprawy*, „Rozprawy Naukowe WSWF we Wrocławiu” 1962, t. 1; M. Weinert, *Z historii wychowania fizycznego w Galicji w drugiej połowie XIX wieku*, „Rozprawy Naukowe WSWF we Wrocławiu” 1963, t. 2.

¹³ „Sokół” od początku istnienia wyszedł z założenia o konieczności rozprzestrzenienia idei na pozostałe dwa rozbiory. W zaborze rosyjskim nie spotkano się jednak z akceptacją władz, które upatrywały w tego typu organizacjach działalności patriotycznej. Z wielu informacji wynika, że ruch sokoli działał w Królestwie Polskim nielegalnie, oczekując na odpowiedni moment na legalizację, który przyszedł wraz z rosnącą atmosferą rewolucyjną zapowiadającą wydarzenia 1905 roku.

poprzez jednostronne ćwiczenia, poddawał wzmożonej eksploatacji wybraną część mięśni. Dodatkowo sport był synonimem żarliwości w dążeniu do wyspecjalizowania się w wybranej dziedzinie, niepomahowanej chęci wygranej, często przepłacanej kalectwem.

Sportem bowiem są te wszystkie ćwiczenia, które wykonywamy z zamiarem specjalizowania się w nich. Przedstawmy to na przykładzie: pochod jest, jak wiadomo, ćwiczeniem cielesnym. Chodzi jednak ktoś w tym celu, ażeby doprowadzić do nadzwyczajnych wyników, będzie już sportem¹⁴.

W oczach przeciwników sport nie sprzyjał budowaniu postaw społecznych. Wobec sportu kierowano szereg innych, bardziej pragmatycznych zarzutów m.in. sezonowość w ich uprawianiu, co ewidentnie nie było zgodne z niezbędną systematycznością w zajęciach ruchowych, ich kosztownością wynikającą z potrzeby zakupu indywidualnego sprzętu, co w znaczny sposób pomniejszyło rzeszę odbiorców czy możliwość połączenia wyników sportowych z grą w totalizatora, co bezsprzecznie „obdzierało” sport ze wzniosłych idei¹⁵. Mimo wymienionych powyżej licznych niedoskonałości, sport pod koniec wieku XIX miał wielu zwolenników, jak odnotowano: w *Warszawie więcej skłonności ludzie mają do sportu niż do racjonalnej gimnastyki*¹⁶. Swoista moda na uprawianie różnych dyscyplin sportowych, wiązała się z tym, iż z natury odbiegały one od sali gimnastycznej i murów miasta. Wycieczki rowerowe poza miasto dawały przyjemność wrażeń i widoków, świeże powietrze i nieskrępowaną swobodę indywidualną. Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, gdy uświadomiło sobie, że nie było w stanie wygrać rywalizacji, z modnymi w owym czasie dziedzinami sportowymi, postanowiło wyjść z sytuacji obronną ręką i zaczęło organizować sekcje poszczególnych dyscyplin sportowych w ramach towarzystwa. Wieloletnia praca „Sokoła” na ziemiach polskich na rzecz odrodzenia fizycznego, pozwoliła wkroczyć dyscyplinom sportowym w całą dyskusję odważnym krokiem. Swoimi działaniami wywarzyło ono drzwi uprzedzeń względem podstawności „podkradania” czasu młodzieży na ruchowe igraszki¹⁷.

¹⁴ *Sport – Gimnastyka*, „Dodatek do czasopisma «Przewodnik Gimnastyczny Sokół»” 1907, nr 1.

¹⁵ *Sport czy gimnastyka?*, „Przewodnik Gimnastyczny «Sokół»” 1905, nr 4.

¹⁶ M. Olszewski (nauczyciel gimnastyki), *Sport a gimnastyka*, „Cyklista” 1895/1896, nr 1.

¹⁷ Pośród pozarządowych organizacji propagujących ćwiczenia fizyczne warto odnotować kilka stołecznych inicjatyw, które z czasem stały się wzorem przy organizacji podobnych pomysłów na prowincji Królestwa. Warszawska młodzież aktywnie spędzała czas w miejscach publicznych przeznaczonych na gry na świeżym powietrzu. W stolicy Królestwa Polskiego w 1899 roku powstały „Ogrody Gier i Zabaw im. W. E. Raua”. Opierały się one na wzorach zaczerpniętych z tożsamej organizacji, powołanej w Krakowie w 1888 roku, „Parkach dra Henryka Jordana”.

„STAŁOWY RUMAK”, POPULARNA ZABAWKA Z KOŃCA XIX WIEKU?

„Stalowy rumak”, „drewniany samochód” czy „samopojazd” to nazwy funkcjonujące w dziewiętnastym wieku na określenie maszyny na dwóch kołach, napędzanej siłą ludzkich mięśni. W tym samym wieku ostatecznie wykryształizowały się ogólne założenia konstrukcyjne dwukołowego wehikułu. Niespotykaną ewolucję tej maszyny należy wiązać z wieloma krajami i wynalazcami.

Wśród prototypów roweru warto odnotować wóz o czterech kołach, przypominający wyglądem karocę ozdobioną z przodu łbem potwora, po bokach aniołkami. „Diabelski wynalazek” budził wiele emocji, które gaszono, tryskając z ust potwora strumieniami wody. Aniołki trzymały w dłoniach trąbki, które przyłożywszy do ust wydawały ostrzegawczy dźwięk, mający na celu odstraszyć nadmiernie ciekawskich przechodniów. Na uwagę zasługują wynalazek Stefana Falflera, który przeniósł siłę napędową z nóg na ręce, co było uwarunkowane indywidualnym niedowładem kończyn dolnych wynalazcy¹⁸. Wspomniane „dziwaczne” konstrukcje budziły zaciekawienie, a zarazem śmiech ulicy: *być może, ze wyśmiewani twórcy potłamali własnymi rękami swe dzieła, na których wartości poznać się nie chcieli, a szczatkami ich myśli, palono w piecu*¹⁹.

Do grona współtwórców słusznie pretendował Karl Drais von Sauerbronn, który skonstruował maszynę kołową typu *celerifier*²⁰. Wynalazek ochrzczony nazwiskiem twórcy draisenne (drezyna²¹) zbudowany był z dwóch drewnianych kół, połączonych ramą z tego samego surowca. Podróżujący siedząc na siodelku, zamontowanym na ramie, dotykał nogami ziemi i przez energiczne odpychanie wprawiał maszynę w ruch. „Wózek biegowy” nie posiadał kierownika. Jeździec chcąc zmienić kierunek jazdy musiał zsiąść i przestawić maszynę, która ważyła około 17 kg. Baron Drais wraz ze swoim wynalazkiem był przedmiotem drwin i oszczerstw, a w oczach społeczeństwa powszechnie uważany był za dziwaka. Jego

¹⁸ Zarys historii roweru. Początek sportu rowerowego w Warszawie. Powstanie i rozwój warszawskiego towarzystwa, „Lotnik i Automobilista” 1913, nr 11.

¹⁹ M. Poturaj, *Rozwój techniki welocypedowej*, „Cyklista” 1895/1896, nr 1.

²⁰ Nazwa *celerifier* czy inaczej *vielocifier* to rodzaj maszyny skonstruowanej z dwóch kół połączonych drewnianą belką, którą wprawiano ruch odpychając się nogami od ziemi. Konstrukctorem był Francuz de Sivrac (materiał źródłowy nie podaje imienia wynalazcy). Wraz z początkiem XIX wieku powszechnie funkcjonowała nazwa hobbyhorse, gdyż belka dwukołowej maszyny rzeźbiona była na kształt konia.

²¹ W języku polskim nazwa drezyna funkcjonuje na określenie pomocniczego pojazdu kolejowego służące głównie do nadzoru stanu linii kolejowych.

upartość w niezaprzestawaniu propagowania dreżyny na ulicach sprawiła, że w 1818 roku otrzymał książęcy patent na swój wynalazek.

Krok milowy w dziedzinie welocypedowej stanowił wynalazek rodziny Michaux (Pierre i jego syn Ernest), którzy wzbogacili *celerifier* o kolejny, kluczowy element późniejszych rowerów, system korbowy wraz z pedałami. Rodzina Michaux wprowadziła swoją konstrukcję maszyny do powszechnego obiegu, dzięki założeniu w 1862 roku pierwszej na świecie fabryki rowerów. Wadą welocypedu rodziny Michaux była jego znaczna waga około 30 kg.

Na Wyspach Brytyjskich powstał bocykl (ważący około 20–25 kg), czyli model wehikułu, w którym przednie koło było nawet czterokrotnie większe od tylnego. Maszyny *made in England* od lat osiemdziesiątych XIX wieku zyskały niezwykłą popularność na kontynencie europejskim i amerykańskim (w 1878 roku w USA powstał pierwszy klub kolarski, gdzie w powszechnym użyciu znajdowały się modele bocykli). Jazda na bocyklu nie należała do rzeczy łatwych, trudności napotymano przy samym wsiadaniu na maszynę. Widok spadającego jeźdźcy nie był czymś niespotykanym. W Anglii pod wpływem wielu zaistniałych wypadków drogowych z udziałem cyklistów, bocykle zaczęto nazywać *shaker bones* (utrząsaczami kości).

Szereg poprzednich pomysłów złożył w całość Anglik John Kemp Starley w 1884/5 roku konstruując *rover safety bocykle*²². W 1889 roku Irlandczyk John Boyd Dunlop dokonał ostatniego ważnego ulepszenia konstrukcji wynajdując oponę pneumatyczną. Po krótkim czasie angielska rodzina Cros zmonopolizowała produkcję pneumatyk²³.

Pierwsza odnotowana przejażdżka po stolicy Królestwa Polskiego odbyła się w 1866 roku. Jeździec Edmund Perl wraz ze swoim kolegą Stanisławem Kozerskim, porwany młodzieńczą ciekawością wypróbowania maszyny, skonstruowanej przez Roberta Perla (ojca Edmunda), udał się na ulicę Zgoda w Warszawie. Czerwono-czarny „samopojazd” zbudowany był początkowo z trzech, a następnie dwóch drewnianych kół. Na łamach prasy zanotowano *Jakie zaciekawienie i zainteresowanie – łatwe zresztą do zrozumienia – wywołało z początku ich pojawienie się na Mieście*²⁴, następnie *ukazał się kilka razy i znikł potem z ulic Warszawy*²⁵. Wydaje się, iż głównym powodem niepopularności maszyny było to, że *welocypedy te ciężkie, niewygodne, wykonane z drewna i okute żelaznymi obręczami nie wielu znalazły*

²² Od nazwy angielskiej firmy Rover produkującej bezpieczne maszyny pochodzi polski odpowiednik na określenie kołowego wehikułu.

²³ Mil-es, *Fabrykacja pneumatyki*, „Cyklista” 1896, nr 24.

²⁴ *Zarys historyji roweru. Początek sportu rowerowego w Warszawie. Powstanie i rozwój warszawskiego towarzystwa*, „Lotnik i Automobilista” 1913, nr 11.

²⁵ J. Heppen, *Cykl i dawna Warszawa*, „Cyklista” 1896, nr 12.

zwolenników²⁶. Skomplikowana konstrukcja roweru była przyczynkiem do zamieszczania w prasie sportowej szeregu porad na temat radzenia sobie z „prowadzeniem” owego wehikułu²⁷: *Sport kołowy [...] żąda ona od adeptów swych skromnej daniny – umiejętności jeżdżenia, która jak każda specjalność posiada pewne warunki i ujętą jest w pewne prawa*²⁸.

Pierwsi cykliści wywodzili się głównie ze środowiska drobnomieszczańskiego i inteligencji. Wśród zwolenników znaleźli się również przedstawiciele arystokracji, którzy posiadając niezbędne zaplecze finansowe, zorganizowali Warszawskie Towarzystwo Cyklistów. Powstałe w 1886 roku Towarzystwo otworzyło nowy rozdział w rozwoju cyklizmu na ziemiach Królestwa Polskiego²⁹. W nowo wybranych władzach stowarzyszenia zasiedli inicjatorzy jego powołania, August hrabia Potocki jako prezes oraz Edward hrabia Chrapowicki, jako wice-prezes. Wedle statutu członkami WTC mogli być tylko mężczyźni³⁰, kobiety nieformalnie angażowały się przy organizacji popularnych zabaw cyklistowskich, które w Warszawie uchodziły za nader wystawne bale.

MŁODZIEŃCZA MODA NA KOŁOWCA

*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, wyziebia piec w czasie mrozu, zakłóca sen i od rana do nocy udręcza niepokojem*³¹.

²⁶ Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, „Cyklista” 1895, nr 6.

²⁷ M. Poturaj, *Jak jeździć na rowerze?*, „Cyklista” 1896, nr 8, 11, 12; E. Szyller, *Jak siedzieć należy podczas jazdy na rowerze?*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1899, nr 36, 37, 40, 41; E. Szyller, *Technika jazdy na kole*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 17.

²⁸ M. Poturaj, *Jak jeździć na rowerze?*, „Cyklista” 1896, nr 7.

²⁹ WTC zorganizowane było na zasadach filii na całym terenie Kongresówki i nie tylko. Pierwsze trzy towarzystwa powstały w Krakowie, Lwowie i Łodzi, w stosunkowo niedługim czasie, kolejno. Warszawska macierz udzielała pomocy przy organizacji oraz w dalszej perspektywie służyła pomocą. Założenie WTC było możliwe, gdyż liderzy pomysłu wywodzili się ze środowiska lojalistycznego względem władz, które obawiały się, w każdej powstającej polskiej organizacji, skrytego spiskowania. Tworzenie towarzystw na zasadzie filii pozwoliło ominąć uciążliwy proces ubiegania się o zatwierdzenie ich u podejrzliwych carskich władz.

³⁰ *Nasze panie i sport*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 1.

³¹ S., *Trochę o modzie*, „Tygodnik Mód i Powieści” 1891, nr 20.

Naturalnym zdawałoby się, że powyższe słowa o odwiecznej władczyni – modzie, tyczą się jej relacji z płcią piękną. Generalnie była to prawda, kobiety więcej czasu i uwagi poświęcały doborowi ubioru. Jednakże młodzieńcy mimo, że ustępowali miejsca panienkom, nie pozostali obojętni wobec tej kwestii. Należy pamiętać, że w owych czasach to strój świadczył o statusie społecznym, wykonywanym zawodzie czy po prostu upodobaniach nosiciela. Strój wyróżniający cyklistę od innych osób mógł być jednym z ważnych powodów, iż młode panienki, pomimo niemal powszechnej niechęci do jazdy na rowerze, decydowały się jednak zasiąść na tej maszynie na kołach. Moda i chęć wyróżnienia się mogła wpływać również na młodzieńców.

Strój cyklistki na pierwszy rzut oka był krótszy od stroju codziennego. Przechadzając się warszawską ulicą można było zasłyszeć komentarze, o znanym ze swej produkcji kostiumów na rower, magazynie Bogusława Hersego, w którym to podobno ubiorów sportowych dla dam nie szło się, tylko obcinało³². Toaleta na rower była wypadkową, ścierających się ze sobą, upodobań stroju codziennego z wymaganiami względem stroju dyktowanymi przez rozwiązania konstrukcyjne maszyny. Pragnienia młodych dam o stworzeniu oryginalnego stroju były częstym tematem humoresek o cyklistach, które wedle dowcipów na sam przód stawiały strój, a dopiero potem sport. Niezwykle istotną kwestią był wdzięk i urok ubrania na cykl, które powinna cechować prostota, będąca zarazem wytwornością: *Wybór kostjumu cyklowego wymaga ze strony kobiety więcej taktu i smaku niż żaden inny, tak łatwo staje się śmiesznym a nawet nieprzyzwoitym!*³³. Dyskretna „konferencja” z krawcową była punktem wstępnym, a zarazem niezbędnym dla początkującej cyklistki.

Bluzka była wytworem secesji. Jej krój do łokcia przylegał do ciała, a następnie rozszerzał się w części ramiennej (rękawy *gigot*). Dopasowana w tali bluzka, dodatkowo przepinana była szerokim paskiem z klasyczną klamrą. Przy szyi wykańczana była sztywnym kołnierzykiem, ozdobionym muszką, krawatką lub szpilką. Innym, nie budzącym zastrzeżeń rozwiązaniem, była bluzka marszczona obficie przy szyi, tworząca tzw. „odwłok osy”. Na wierzch zakładano staniczki o bufiastych rękawach, wcięciu w tali, z szerokimi ranwersami wywijanymi na boki i zapinanym na dwa rzędy guzików.

Dolna część garderoby cyklistki miała zasadniczo dwie formy spódnice lub szerokie spodnie. W miarę zdobywania praktyki wymyślono pośrednie rozwiązanie, dzieloną spódnice. Spódnice w swojej pełnej wersji sięgały do kostek. Ich długość można było regulować przez system specjalnych

³² M. Rotkiewicz, *Ewolucja kostiumu sportowego kobiet – ilustracja przemian obyczajowych*, „Kultura Fizyczna” 1999, nr 11–12, s. 8.

³³ Mil-es, *Cyklizm i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1.

sznureczków. Zamontowane na pasku w tali oraz obrzeżach sukni sznureczki można było ściągać zgodnie z upodobaniami rowerzystki. Wybierając szerokie spodnie, zwane *bloomerkami* (na ziemiach polskich popularna była również nazwa szarawary lub pumpy) od nazwiska propagatorki Ameili Boomer, zdecydowano się na wygodę, ale zarazem uszczypliwość karykaturzystów. *Bloomerki* obficie marszczone sięgały za kolana. Pośrednim rozwiązaniem był model dzielonej spódnicy. Podczas przejażdżek rowerowych panienki, aby uniknąć niepożądanego uniesienia spódnicy wszywały na obrzeżach sukni skórkową lamówkę z ciężarkami³⁴. Mniej estetycznym, lecz popularnym rozwiązaniem było zaczepianie sznureczków wszywanych u dołu spódnicy do guzików przy butach³⁵. Wysokie obuwie zapinane było na szereg małych guziczków lub sznurowane tasiemką okręcaną wokół małych haczyków³⁶. Do akcesoriów cyklistki zaliczano torebkę – kuferek przyczepianą do roweru, ponadto neseser z przyborami do naprawy maszyny, materiałami opatrunkowymi, „zastawą” turysty oraz szpicrutą do odpędzania psów. Pewnymi wskazówkami przy konstruowaniu odpowiedniego stroju na rower były prezentowane w prasie antywzory. Z pobudek praktycznych odradzano noszenia kapeluszy o dużym rondzie, które nie sprzyjały dobrej widoczności. Wiele uwagi poświęcono również doborowi odpowiedniej kolorystki. Zastrzegano, aby kolory staniczków, bluzeczek nie były ciemne, gdyż te z natury dodają lat. Zdecydowanie nie propagowano również kuszącej palety wzorów i kolorów pończoch, które zdecydowanie nie były w dobrym guście, gdyż ten posiadały jedynie klasyczne czarne rajstopy³⁷. Dobrany prawidłowo ubiór cyklistki był znaczącym bodźcem w odbiorze tych „anielskich” postaci przemierzających drogi i szosy Królestwa Polskiego:

Kobieta na rowerze, traktująca naturalnie, sport jako rozrywkę a nie profesję, dając tym, którzy władają ołówkiem pędzlem lub wdzięczne tony dobywają z lutni, mówiąc krócej artystom i poetom nowe a oryginalne, piękne pojęcie sztuki. Wdzięczna sylwetka lekkiego i prawie nieuchwytnego zjawiska, niknącego w dali na stalowym rumaku, będzie zawsze natchnieniem dla tych, co czują i myślą³⁸.

Artur Oppman (zwany Or-ot) napisał wiersz pt. *Cyklistka*, który świadczy o powyższym:

³⁴ Jeszcze „kobieta – a sport kołowy”, „Koło” 1895, nr 6.

³⁵ *Spódnica-szarawary*, „Cyklista” 1896, nr 10.

³⁶ *Sportowe buciki i trzewiki dla pań*, „Wzory Ubiorów i Robót. «Bluszcz»” 1897, Dodatek do nr 11.

³⁷ *Mil-es, Cyklizm i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1.

³⁸ Ibidem.

CYKLISTKA

*Tobie to, wieku dziewiętnasty,
Składam swą pieśń w ofierze:
Dałeś nam obraz, wprzód nieznanym:
Anioła na rowerze!*³⁹

Strój cyklisty, początkowo zbieżny z formą ubrania codziennego, z biegiem czasu wypracował swój własny oryginalny kształt. Ubiór młodych mężczyzn wzorowany był na stroju kurtki zapinanej na rząd guzików, przy szyi zakończonej sztywnym kołnierzykiem. Obcisłe spodnie do kolan zapinane były u dołu na guziczki. W szafie cyklisty obowiązkowo znajdowała się biała koszula. Kawalerowie zakładali grube, jasne pończochy do kolan i płytkie trzewiki. Przed bujającymi w obłokach owadami i tumanami kurzu chroniły jeźdźców specjalne czapki cyklistowskie⁴⁰. W taki sposób prezentujący się cyklista stanowił szczególny rodzaj matrymonialny z miejsca rozchwytywany przez najpiękniejsze panienki⁴¹. Niech świadczy o tym poniższy wierszyk:

Gdy oświadczasz się nie w żarcie,
Oddać rączkę swą przystanę,
Ale powiedz pan otwarcie,
Jakie masz na męża dane?"
„Jakie dane?... Ach, mój Boże!
Jak najlepsze, wyznam szczerze:
Czy po drodze, czy po torze

DZIELNIE JEŹDŹĘ NA ROWERZE!⁴² JAZDA NA „STAŁOWYM RUMAKU” JAKO PRZEJAW BUNTU NASTOLATKÓW?

Na łamach poradników przypomniano, że

takt i rozum są to dzwignię, którym żaden kamień milowy oprzeć się nie może. Zaleci je winniśmy nadewszystko osobom, biorącym udział w różnego rodzaju sportach⁴³.

Jazdę na rowerze początkowo starano się usunąć z ram etykietalnych i tym samym zmniejszyć jej szansę na upowszechnienie. Strategia zawiodła, jazda na „stalowym rumaku” stawała się coraz popularniejsza. Zajęcie

³⁹ Or-ot [Artur Oppman], *Cyklistka*, „Cyklista” 1897, nr 3.

⁴⁰ Cyklista, *Cyklistowskie czapki higieniczne*, „Cyklista” 1895, nr 1.

⁴¹ „Tygodnik Ilustrowany” 1890, nr 20.

⁴² *Kartka śmiechu*, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 36.

⁴³ M. Rościszewski, *Księga obyczajów towarzyskich...*, Lwów–Złoczów 1905, s. 268.

stanowiska przez kodeksy obyczajowe stało się niezbędne. Ton uwag na ich łamach pozostał jednak nieprzychylny:

jest coś cyrkowego w tej passy puszczania się z wichrem w zawody, a samo oszołomienie zmysłów bynajmniej nie sprzyja zachowaniu form etykietałnych. Cóż jednak począć, skoro fakt faktem: cyklistek posiadamy legion, a z legionem liczyć się trzeba bezwzględnie⁴⁴.

Przejażdżki rowerowe, w których uczestniczyli przedstawiciele przeciwnych płci wygenerowały nowe sytuacje ich wzajemnego obcowania ze sobą. Panienki często wyruszały na przejażdżki w towarzystwie nieznanych młodzieńców, a całe zdarzenie nie podlegało kontroli przyzwoitek. Przyczyniło się to do zapisania szeregu „kartek śmiechu” w czasopismach, w których rower odgrywał rolę „swata”. Poniżej przykładowa rymowana historyjka zatytułowana *Przyjemna nauka*.

Dwie nadobne profesorki
Do lekcji się wzięły szczerze
I pytają: „kiedyż będziesz
Umiał jeździć na rowerze?”
Młodzian mile się uśmiecha
I do siebie szepce skrycie:
„Przy tych lekcjach – to nieukiem
Chce pozostać całe życie!”⁴⁵

ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Stawiając niniejszemu artykułowi przysłowiową kropkę zacytuję słowa Bolesława Prusa⁴⁶, które w kwestii zachęty, zawsze zostaną aktualne:

A więc czytelniku i czytelniczko! Jeśli masz pieniądze, kupuj rower. Nie wyobrażaj sobie, że w nim siedzi diabeł, nie lękaj się trudów początkowej nauki, nie lekceważ go jako zabawkę, ale naucz się jeździć i wyjeżdżaj jak najczęściej i najdalej za miasto. W krótkim czasie zgrubieją ci mięśnie, odzyskasz sen, apetyt i dobry humor, staniesz się człowiekiem zdrowym, dzielnym i podziękujesz niżej podpisanemu, że cię tak gorliwie zachęcał⁴⁷.

⁴⁴ Ibidem, s. 272.

⁴⁵ *Kartka śmiechu*, „Cyklista” 1897, nr 4.

⁴⁶ Bolesław Prus czy Henryk Sienkiewicz byli znanymi literatami, którzy nie szczędzili pochlebnych słów wobec sportu kołowego. Ich postawa przekonała wielu niezdecydowanych do jazdy na „stalowym rumaków”. Wśród sławnych Polek – zwolenniczek kołowej maszyny była Maria Skłodowska-Curie, która wraz ze swoim mężem Piotrem za pieniądze zebrane na ślubie kupili sobie dwa rowery, na których następnie wybrali się w podróż poślubną.

⁴⁷ „Kurier Codzienny” 1891.

Moda na jazdę rowerem wygrała z tradycjonalizmem. W początkach XX wieku zdecydowanie wzrosło grono ludzi zainteresowanych cyklizmem. Rodzice kupowali rowery, jeżeli nie dla siebie, to swoim dzieciom. Pojawiły się odmiany specjalnych rowerków dla dzieci o trzech kołach. Pomimo, że jazda na rowerze demokratyzowała społeczeństwo, to jednak cena tej maszyny była na tyle wysoka, że w tym okresie można było na niej zobaczyć dzieci wywodzące się z najzamożniejszych rodzin.