

WACŁAW FORAJTER

(Uniwersytet Śląski)

PIOTR KUBKOWSKI

(Uniwersytet Warszawski)

## WELOCYPED

### ROWER I MECHANIZMY NOWOCZESNOŚCI



Bacność! nasz kapitan woła,  
Raz, dwa, trzy – siadać na koła!  
Już siedzimy,  
Już pędzimy  
Naprzód, naprzód w dal!<sup>1</sup>

**W opisach dziewiętnastowieczności często** pojawia się twierdzenie o radykalnym przyspieszeniu czasu historycznego. Abstrahując od metaforycznego charakteru tej obserwacji, należy podkreślić, że tempo życia niewątpliwie uległo wówczas pewnej intensyfikacji. Cechowała ona jednak wyłącznie egzystencję mieszkańców obszarów najbardziej rozwiniętych, nie wpływając na los ludności, zamieszkującej regiony słabiej poddane logice gospodarki wolnorynkowej, a w konsekwencji: silniej związanej z czasem przyrodniczym, mniej zanurzonej w głównym nurcie historii. Specyfikę tej dysproporcji znacznie lepiej oddaje Blochowskie pojęcie „równoczesnej nierównoczesności”<sup>2</sup> niż rzekomo uniwersalna kategoria „rozwoju”, sprzęgnięta wówczas lub używana wymiennie z ideą „postępu”. Do zmiany modusu istnienia mieszkańców rozwiniętych obszarów Europy i Ameryki niewątpliwie przyczyniły się nowo wynalezione środki transportu, przede wszystkim zaś droga żelazna, odgrywająca wówczas rolę głównej metafory nowoczesności. Kulturowa historia kolei została niedawno przedstawiona polskim czytelnikom na kartach czterech ważnych książek Wojciecha Tomasika<sup>3</sup>. Zagra-

<sup>1</sup> J.B., *Marsz cyklistów*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 29.

<sup>2</sup> Zob. E. Bloch, *Czy istnieje przyszłość w przeszłości?*, przeł. D. Miklas, w: *Tradycja i nowoczesność*, przeł. T. Gosk i in., wyb. J. Kurczewska, J. Szacki, wstęp J. Szacki, Warszawa 1984.

<sup>3</sup> Zob. W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007; W. Tomasik, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Warszawa 2012; W. Tomasik,

niczna literatura przedmiotu na ten temat liczy zaś co najmniej kilkaset pozycji. Mniej uwagi natomiast światowa humanistyka poświęciła dotychczas innemu wehikułowi – rowerowi, który w XIX wieku z maszyny biegowej przekształcił się w welocyped i wysoki bocykl, by w końcu stulecia przybrać formę zbliżoną do dzisiejszej. Spośród zagranicznych artystów z epoki bodaj największym wielbicielem pojazdu był ekscentryczny Francuz, Alfred Jarry, który, pobudzony eterem, wjechał w XX wiek na rowerze, postulując zastąpienie klasycznej „Wieczności” (fr. *Éternité*) modernistyczną „wietrznością” (*Éthernité*)<sup>4</sup>. Sam wehikuł, jego zdaniem, był „szkieletem zewnętrznym”, pozwalającym „rodzajowi ludzkiemu prześcignąć ewolucję biologiczną poprzez stwarzanie nowych środków lokomocji”<sup>5</sup>. Wynalazek ten nie pozostawił również obojętnymi obywateli prowincjonalnego Kraju Nadwiślańskiego, o czym świadczy żywy rozwój ruchu cyklistycznego i poświęconych mu publikacji oraz czasopism na ziemiach polskich w ostatniej dekadzie XIX i pierwszej XX wieku.

Charakterystyczne dla nowoczesności poczucie przyspieszenia, a co za tym idzie – dramatycznej ulotności zjawisk (ich „wietrzności”) towarzyszy również pierwszemu felietonowi z serii *Z gawęd dawnego cyklisty*, który ukazywał się na łamach „Cyklisty”, jednego z dwóch – obok lwowskiego „Koła” – najbardziej znaczących polskich czasopism rowerowych z epoki. Jego autor, kryjący się pod pseudonimem Ex-Wyścigowca, zwrócił w 1895 roku uwagę na diametralną różnicę między nowoczesnymi rowerami a bocyklami, które, mimo upływu zaledwie kilkunastu lat, jawią się współczesnym wielbicielom rozrywki jako maszyny „przedpotopowe”, porównywane do „mamutów”. Z kolei pierwsze, dłuższe eskapady mają w jego tekście posmak pionierskich wypraw w nieznanne. Na tak głęboką wodę rzucili się na przykład uczestnicy wyprawy z Warszawy do Wrocławia, którzy po drodze stale musieli zmagać się ze złośliwością rzeczy i wiejskim zabobonem:

[...] naszym podróżnikiem, przebywającym po raz pierwszy okolice, gdzie nikt jeszcze bocykla nie oglądał, groziło niejednokrotnie poważne niebezpieczeństwo ze strony poczciwych wieśniaków, którzy pocztywali ich za zdeklarowanych wysłanni-

*Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2014; W. Tomasiak, *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, Warszawa 2015.

<sup>4</sup> Por. R. Księżyk, *Wywracanie kultury. O dandysach, hipsterach i mutantach*, Wołowiec 2018, s. 69.

<sup>5</sup> R. Shattuck, *Alfred Jarry, 1873–1907, Samobójstwo przez halucynacje*, przeł. T. Pióro, „Literatura na Świecie” 1997, nr 8/9, s. 165. Filozoficzną interpretację motywu roweru w twórczości awangardzisty przedstawił również Gilles Deleuze. Zob. G. Deleuze, *Alfred Jarry, nie doceniany prekursor Heideggera*, przeł. M.P. Markowski, jw., s. 190 i n.



Rower na Wielkiej Wojnie, fot. 1916

ków piekieł, do tego stopnia, że w jednej z wiosek jeźdźcy byli zmuszeni legitymować się pobożnie odmówionym pacierzem, aby uchronić się od smutnych następstw.<sup>6</sup>

Problem ten dotyczył również „jeźdźców” z lat 90. XIX wieku. W powieści *Przeszkoda* Klemensa Junoszy-Szaniawskiego rower panicza stanowi dla chłopów i Żydów „rzecz nieczystą”, a w opowiadaniu Prusa *Ze wspomnień cyklisty* wiejskie dzieci nazywają welocyped „lucyperem”. Z kolei na łamach jednego z numerów „Cyklisty” z 1897 roku pojawia się opis sprawy sądowej z Łowicza, będącej konsekwencją incydentu z udziałem włościan z Marzyc i rowerzystów. W podróżujących rzucano wówczas kamieniami, wkładano kije w szprychy i obrażano, nazywając „cyglizdami”<sup>7</sup>. Szczuto ich też psami, co nie było lokalną specjalnością, lecz ogólnoeuropejską zasadą. By zapobiec tej dosłownej nagonce, wynaleziono nawet specjalny rewolwer – był nim „Velo Dog Revolver” opatentowany przez Charles’a-François Galanda w 1894 roku<sup>8</sup>. Prasa warszawska nierzadko donosiła o tych konfrontacjach: już w „Cyklicie”, wydanym po raz pierwszy jako rocznik w 1892 roku, podawano za pe-

<sup>6</sup> Ex-Wyścigowiec, *Z gawęd dawnego cyklisty*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 6.

<sup>7</sup> *Korespondencja „Cyklisty”*, „Cyklista” 1897, nr 39, s. 6.

<sup>8</sup> Zob. J.L. Witherell, *Bicycle History. A Chronological Cycling History of People, Races and Technology 1860-2015*, McMinnville 2016, s. 17 (Wszystkie przekłady tekstów obcojęzycznych, o ile nie zaznaczono inaczej, są mojego autorstwa – P.K.).

riodykiem paryskim, że „wedle danych statystycznych we Francji znajduje się 2 788 000 psów, z którymi welocypedyści francuscy walczyć muszą. Ponieważ cyklistów jest 177 000, a zatem na jednego cyklistę wypada po 16 psów”<sup>9</sup>.

Wiek XIX, choć konsekwencje właściwych mu procesów są odczuwalne do dnia dzisiejszego, funkcjonuje w powszechnej świadomości jako epoka definitywnie zamknięta, rozstrzelana kulami, rozjechana gąsienicami czołgów, uduszona gazem nad Marną i Sommą. Właśnie wtedy, podczas pierwszej wojny światowej, w powszechnym mniemaniu rozpadły się pod ogniem karabinów, spadając w bure błoto okopów, dawne iluzje i utopie powszechnej szczęśliwości. Stąd archaiczne słowo „welocyped” przywołuje to, co mionie, odległe, przypominające zniszczony, czarno-biały obraz filmowy: oto wąsaci mężczyźni w melonikach dumnie prezentują swoje lśniące maszyny; gdzieś w oddali z zawrotną – jak na tamte czasy – szybkością przesuwa się postać sportowca na wyniosłym bicyklu, by chwilę później wylądować w rowie; w końcu pojawia się rozpędzona cyklistka w szarawarach, której wehikuł jest już wyposażony w gumową „pneumatykę” i mechanizm łańcuchowy. Warto jednak pamiętać, że napędzany siłą mięśni, komfortowy jednoślad *par excellence* stanowił produkt nowoczesnego, globalizującego się świata. I tak guma, z której wykonywano opony, była wytwarzana z kauczuku, pochodzącego z belgijskiego Konga i lasów Amazonii:

Zdobycie stolicy [plemienia] Kuba, tak jak wiele innych wydarzeń w Kongu, były efektem odkrycia, którego dokonano w pewnym odległym kraju. Kilka lat wcześniej [...], w dalekim Belfaście mieszkający tam weterynarz, noszący imponującą siwą brodę, naprawiał trycykl swojego syna. John Dunlop starał się rozwiązać problem nękający cyklistów już od wielu lat – jak zmniejszyć wstrząsy w czasie jazdy bez zastosowania sprężyn? Dunlop znalazł praktyczne rozwiązanie, którego wszyscy szukali – napompowywaną, gumową dętkę. W 1890 roku Dunlop Company rozpoczęło produkcję opon, wywołując rowerowe szaleństwo i rozpoczynając nową gałąź przemysłu, która – jak się miało okazać – zapoczątkowała epokę samochodów.

I dalej:

Światowy przemysł szybko nabrał apetytu nie tylko na gumowe opony, ale też na węże, rury, uszczelki i tym podobne sprzęty, a także gumowe izolacje telegrafów, telefonów i kabli elektrycznych, coraz szczelniej oplatających ziemię. Nagle zaczęło brakować owego magicznego surowca, a jego cena cały czas rosła. Nigdzie jednak boom nie miał takiego wpływu na życie ludzi jak w afrykańskim lesie równikowym, gdzie dzikie pnącza kauczuku oplatały wysokie drzewa, pokrywające niemal połowę należącego do Leopolda Konga.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> *Kronika*, „Cyklista” 1892, R. 1, s. 73.

<sup>10</sup> A. Hochschild, *Duch króla Leopolda. Opowieść o chciwości, terrorze i bohaterstwie w kolonialnej Afryce*, przeł. P. Tarczyński, Warszawa 2012, s. 203, 204.

W ten sposób europejscy i amerykańscy cykliści, dążąc do jak największej wygody jazdy, nieświadomie przyczyniali się do przykręcenia śruby szalonego wyzysku i ludobójstwa na peryferiach świata, a Leopold oraz inna koronowana kolonizatorka, królowa Wiktorja, mogli dosiadać swoich trycykli i kwadrycykli.

W jednym z artykułów z 1897 roku redakcja „Cyklisty” zamieściła przekonujący opis początków sportu wyczynowego, sprzężonego z prawidłami rządzącym rynkiem, będący swoistą kartką z dziejów kapitalizmu, a zarazem kolejnym dowodem samoświadomości nowoczesnych warszawskich mieszczan:

Fabryki zagraniczne, pragnąc posunąć naprzód zbyt maszyn, w ostatnich pięciu latach wzięły się do dzieła z całą energią, już to rozrzucając miliony ozdobnych reklam i cenników, bądź też formalnie kontraktując całe szpalty i kolumny we francuskich, angielskich i niemieckich czasopismach i tworząc specjalne rubryki i działy popierania sportu cyklowego, za które opłacali się dziesiątkami tysięcy franków i marek. Rozwój następował tak szybko, że pojedyncze fabryki oddawały już swe inserty i artykuły sportowe dla specjalnie uformowanych biur i towarzystw [...]. Potężniejsze i kapitałem, i stosunkami handlowymi fabryki zaczęły wówczas własnym sumptem i kosztem, ale zawsze pod protektoratem prasy, urządzać rekordy, konkursy, wyścigi, budować cyklodromy i naznaczać sute premie zwycięzcom, mając na usługi legiony własnych championów. W ten sposób reklama rozpowszechniła sport cyklowy, rower uznano za nieodzowną potrzebę, a fabrykanci porobili wielkie majątki. [...] Czy jazda na cyklach jest szkodliwą dla zdrowia, rozstrzygnięto przecząco, pomimo, że jedni ruch ten powitali życzliwie, drudzy potępili go prawie stanowczo.<sup>11</sup>

Autor tego syntetycznego ujęcia „prehistorii” dyscypliny dostrzega nie tylko związki między światem fabrykantów i rozwijającymi się technologiami, a przez to również sportem profesjonalnym. Widzi także mechanizm sponsorowania głośnych sportsmenów i podkreśla rolę reklamy, dla której podstawowym medium przekazu jest prasa – „Cyklista” więc sam siebie sytuuje w procesie, który demaskuje. Gazetowe ogłoszenia często zresztą operują tymi odniesieniami: albo posługują się wyestetyzowanym wizerunkiem kobiet z laurowym wieńcem, w czym widzieć można rodzaj gry skojarzeń z wyczynami słynnych cyklistek, albo wprost powołują się na sukcesy sportowe osiągnięte na danej maszynie. Współcześnie tekst może być odczytywany jako wyraz krytyki, należy jednak przypuszczać, że dla redaktora naczelnego „Cyklisty”, Franciszka Karpińskiego, który sam był znaczącym na lokalną skalę przedsiębiorcą, rekonstrukcja ta miała wydzwięk bardziej neutralny. Tak czy inaczej, umiejętność autoanalizy i zdolność do „autodenuncjacji” zasługuje na uwagę dzisiejszego czytelnika. W opisywanym procesie, będącym dopiero namiastką i nieśmiałym zwiastunem przyszłego rozwoju

<sup>11</sup> [b.a.], *Cyklizm i zdrowie*, „Cyklista” 1897, nr 18, s. 1–2.

kolarstwa jako zmediatyzowanego sportu, objawia się to, co Jon McKenzie nazywa performansem organizacyjnym i performansem technologicznym, które stanowią dopełnienie performansu kulturowego<sup>12</sup>. Jednocześnie są one elementami wszechogarniającego, performatywnego charakteru współczesnej kultury, ekonomii, systemu zarządzania, a nawet technologii, co można nazwać powszechnym nakazem skuteczności.

Welocyped wyrażał paradoksalności i zawikłania nowoczesności równie skutecznie jak kolej żelazna. Oba środki transportu oczywiście wiele od siebie różniło, chętnie jednak na różnych płaszczyznach próbowano je ze sobą konfrontować. Po pierwsze, kontrastowano prędkości osiągnięte przez oba wehikuly. Co prawda, kolej w momencie wynalezienia bicyklu potencjalnie była dużo od roweru szybsza, ale w codziennych realiach pojazdy, sunące po drodze żelaznej, nie osiągały zawrotnego pędu. Stąd dziennikarze rowerowi dokonywali rachunkowych mistyfikacji i na płaszczyźnie abstrakcyjnych danych zestawiali rekordy torowe ze słynącymi z powolności pociągami. Po drugie, często przeciwstawiano niezmienniej trasie przejazdu kolejowego składową swobodę zarządzania podróży innym itinerarium, jaką dysponował rowerzysta. Po trzecie, zwracano uwagę na różnice doznań wizualnych, narzucanych przez obydwa pojazdy. Dwa ostatnie motywy łączy francuska badaczka Catherine Bertho-Lavenir, pisząc, że welocyped, inaczej niż kolej, „pozwaliał odzyskać spokojne spojrzenie na pejzaż, na nowo przyswoić sobie drogę”<sup>13</sup>. Kluczowy jest tu nacisk na postawę indywidualistyczną: na „odzyskanie” widoku i czasu (spojrzenie – jeśli podróżny zapragnie – może być wreszcie niespieszne) oraz na „przyswojenie” przebytej siłą własnych nóg drogi. Inaczej niż w pociągu, turysta na rowerze może wytyczyć trasę sam dla siebie i zaprogramować swoje własne wrażenia wizualne. W efekcie podróży i jej impresje mogą należeć do cyklisty na zasadzie wyłączności.

Niczym w koncepcji Rogera Caillois, jazda rowerowa jest wizualną grą, którą rządzi – oprócz zasad beztroski, dobrowolności, określonych reguł (w tym wypadku fizyki, m.in. optyki) – konieczny element niepewności<sup>14</sup>. Rower wymusza zatem natężenie uwagi zupełnie odmienne niż to znane z podróży kolejowej. Jadąc na welocypedzie, cyklista całym ciałem odczuwa nierówności drogi czy stopień jej nachylenia, a wstrząsy i narzucane przez maszynę kąty ustawienia tułowia przekładają się na percepcję, którą, ina-

<sup>12</sup> Por. J. McKenzie, *Performuj albo... Od dyscypliny do performansu*, przeł. T. Kulikowski, Kraków 2011, s. 11–18; 35–173.

<sup>13</sup> C. Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris 1999, s. 91.

<sup>14</sup> R. Caillois, *Gry i ludzie*, przeł. A. Tatariewicz, M. Żurowska, Warszawa 1997, s. 25.

czej niż w przypadku wzrokowej dominanty podróży koleją, można nazwać percepcją „somatyczną”. Uważność<sup>15</sup> stanowi warunek utrzymania równowagi i nadania maszynie pędu. Ta zależność działa też w odwrotnym kierunku: dopiero osiągnięcie odpowiedniej prędkości gwarantuje niewywrotność, lecz także wymaga jeszcze większego skupienia uwagi.

Bez wątpienia jednak rower i pociąg połączyła prędkość – rozumiana tu jako fetysz dziewiętnastowiecznej nowoczesności. W 1902 roku Jarry wydał *Nadsamca (Le Surmâle)* – krótką powieść, w której wątek bicia seksualnego rekordu splata się z historią morderczego wyścigu kolarskiego na trasie Paryż–Irkuck i z powrotem. Starannie wyselekcjonowani kolarze, stymulowani cudownym *Perpetual-Motion Food*, ścigają się nie tylko z sobą, ale przede wszystkim z jadącym tą samą trasą pociągiem. Temu szaleńczemu peletonowi towarzyszy, jak cień, tajemniczy, ekscentryczny cyklista, nazywany przez nich „Ahasrowerusem” [sic!]<sup>16</sup>. Tylko on, tytułowy nadsamiec jest w stanie rywalizować z nimi bez wsparcia środka, zwiększającego wydolność organizmu do ponadludzkich możliwości. Fascynację autora *Króla Ubu* wiązać można ze specyficznym statusem cyklisty – bytu pojedynczego i nieuchwytnego, a przez to wymykającego się zastanym kategoryzacjaom. To, co uwodziło jednych, odpychało drugich. Przykładem tego ostatniego może być postawa Kościoła rzymsko-katolickiego we Włoszech. Zanim jeszcze instytucja ta postanowiła około 1906 roku promować i ideologicznie przechwycić cyklizm we własnych wyznaniowych szkołach oraz stowarzyszeniach<sup>17</sup>, w końcu XIX wieku jej najbardziej opiniotwórczy organ prasowy, „L'Osservatore Romano” alarmował, następująco zestawiając rower między innymi z „oswojoną” i ucywilizowaną koleją:

<sup>15</sup> Por. J. Crary, *Zawieszenia percepcji. Uwaga, spektakl i kultura nowoczesna*, przeł. Ł. Zaremba, I. Kurz, Warszawa 2009, s. 26.

<sup>16</sup> Zob. A. Jarry, *Nadsamiec. Powieść nowoczesna*, przeł. W. Brzozowski, J. Gondowicz, Kraków 2011, s. 68. W tekście oryginalnym występuje neologizm „Le Pédard” – złożenie słów „pétard” (‘petarda’) i „pédale” (‘pedał’). Jarry był również autorem obrazoburczej *Pasji*, gdzie Mękę Jezusa Chrystusa przedstawił w kategoriach górskiego etapu wyścigowego. Zob. A. Jarry, *Pasja, czyli rajd górski*, przeł. J. Gondowicz, „Literatura na Świecie” 1997, nr 8/9.

<sup>17</sup> C. Bertho-Lavenir, dz. cyt., s. 92. Dzieje się to w takim razie ze sporym opóźnieniem względem postulatów wiktoriańskiego, protestanckiego ruchu Muscular Christianity. Watykan relatywnie późno, raczej już w XX wieku, zrozumie wychowawczy potencjał sportu. Pewne znaczenie może mieć tu fakt, że np. we Francji na przełomie wieków touring cluby cechował wręcz jawny antyklerykalizm, co manifestowało się np. w otwartym bojkotowaniu niedzielnych mszy w programach wycieczek (por. tamże, s. 125–130). Co charakterystyczne, nie dostrzeżemy takiej postawy ani u królewskich ani galicyjskich cyklistów.

Cyklizm jest prawdziwą anarchią w świecie – jeśli można tak rzec – materialnej lokomocji, tak jak prawdziwą anarchią jest on w świecie życia społecznego [...] Cyklista nie jest pieszym, nie jest woźnicą powozu, nie jest maszynistą lokomotywy, nie jest zwierzęciem jucznym ani pociągowym: jest hermafrodytą, czymś nie-definiowalnym, niedającym się sklasyfikować, czymś co umyka wszelkim prawom ruchu, ciągu, transportu.<sup>18</sup>

W Polsce tamtego okresu pisarze *minorum gentium* chętnie sięgali po motywy rowerowe, ogłaszając swoje teksty w „Cyklicie” oraz innych periodykach sportowych. W samym 1897 roku na łamach pierwszego z czasopism ukazały się liczne utwory wierszowane oraz dwie powieści z welocypedem w tle – *Rower* Wincentego Łosia i *Przeszkoda* Klemensa Junoszy. W numerze 39. ukazała się zaś anonimowa *Ballada*, dowcipnie obrazująca metaforyczne skojarzenia, jakie u schyłku XIX stulecia budził rower:

Jeden mały gest  
No i tandem jest!  
Mąż kieruje, kręcą zgodnie  
Jeżdżą szybko i wygodnie  
Szyk osada – fest! –

Wtem – lecz o tym sza?  
Znów rowery dwa.  
Bo, jak fama wszędy głosi,  
Mąż jej *tempa* już nie znosi...  
Jej championa trza.<sup>19</sup>

Współcześnie, wskazując na niezwykłą popularność i różnorodność dwu- i wieloosobowych konstrukcji rowerowych, w staraniach ich twórców możemy dopatrywać się próby przełamania „samotniczej właściwości sportu cyklowego”<sup>20</sup>. O słuszności tej intuicji zaświadcza fragment artykułu o przyjmowaniu kobiet do towarzystw cyklistycznych, który żartobliwie zestawia klub rowerowy z małżeństwem, formułując, już całkiem serio, utopijne oczekiwania, związane z potencjalną, projektowaną w przyszłości obecnością przedstawicielek płci pięknej w tej, dotychczas wyłącznie męskiej, wspólnocie:

<sup>18</sup> Por. D. Marchesini, *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologna 1996, s. 50. Cyt. za: C. Bertho-Lavenir, dz. cyt., s. 92.

<sup>19</sup> [b.a.], *Ballada*, „Cyklista” 1897, nr 39, s. 4.

<sup>20</sup> Por. P. Kubkowski, *Rower wehikularny*, w: *Praktyka – utopia – metafora. Wynalazek w XIX wieku*, red. J. Kubicka, M. Litwinowicz-Drożdździel, Warszawa 2016, s. 177. Taka poniekąd jest również genealogia naszego wspólnego tekstu – metaforycznego tandemu, na który postanowili razem wsiąść dwaj zapaleni „jeźdźcy”: kulturoznawca i polonista.



Jeżeli zaś między dwoma połowami stowarzyszonych WTC [Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów] zapanuje zgoda i harmonia w przyszłości, po ułożeniu się stosunków wzajemnych, to klub nasz służyć będzie mógł wówczas za wzór wielu innym... stadłom małżeńskim, które też wszak nie są niczym innym, jeno... klubem we dwoje i w dodatku przyczyni się tym do podniesienia ogólnego poziomu moralności.<sup>21</sup>

W *Przeszkodzie* Junoszy tradycjonalistycznie nastawiony, średniozamożny posiadacz ziemski, pan Stanisław z niechęcią patrzy na nową ekstrawagancję trzech synów, którzy stali się zapalonymi cyklistami. Pragnąc udowodnić potomkom, goniącym za zagranicznymi nowinkami, wyższość jazdy konnej nad rowerem, zaprasza ich do udziału w wyścigu. W słuszności głoszonych poglądów dodatkowo utwierdza go Julian – kandydat na męża jego córki i zaprzysięgły koniarz. Na trasie przejazdu szlachcic każe ustawić przeszkody w postaci płotków, które, wraz ze swoim przyszłym zięciem swobodnie na zwierzętach pokonują. Okazuje się, że nie stanowią one również trudności dla rowerzystów, którzy przechodzą przez nie z maszynami na ramionach i szybko doganiają „jeźdźców”. Utwór nie kończy się jednak pochwałą praktycyzmu i szybkości nowego wynalazku, ale satysfakcją właściciela stadniny i folwarku ze znalezienia w osobie Juliana godnego następcy, a zatem – afirmacją konserwatywnej, szlacheckiej tradycji<sup>22</sup>. Taki finał mówi wiele o arywistycznych aspiracjach oraz klasowych uwikłaniach pierwszych cyklistów, przeważnie mieszczan, na ziemiach polskich.

Polemiki toczące się na łamach ówczesnej polskiej prasy znakomicie odzwierciedlają ambiwalentne doznania związane z rowerem, ukazując jednocześnie w telegraficznym skrócie cywilizacyjną pograniczność epoki. Wbrew pozorom, szybkość uzyskiwana dzięki sile mięśni, powiązanej z techniką, nie zawsze była wartościowana pozytywnie. Rower, pozwalając na swobodne przemieszczanie się, miał nie tyle umożliwiać szaleńczą jazdę do utraty tchu, w której granica między ludzkim ciałem a maszyną ulegała zatarciu, ile przyczynić się do poszerzenia wiedzy, stać się pretekstem do eksploracji krajoznawczych i zacieśnienia więzi człowieka ze światem przyrody. Symptomatyczna pod tym względem wydaje się dyskusja jury konkursu Kaliskiego Towarzystwa Cyklistów z anonimowym publicystą „Gazety Kaliskiej”, przedstawiona w 13. numerze „Cyklisty” z 1897 roku. Według dziennikarza uznanie za podstawowe kryterium oceny liczby przejechanych wiorst przeczy istocie turystyki, która ma na celu podróże w rozmaite okolice, gdzie można by, napawając się pięknymi widokami, rozwijać gust estetyczny i studiowaniem ludzi i dzieł sztuki wzbogacić zasób wiedzy<sup>23</sup>. Na potencjalnie

<sup>21</sup> [b.a.], *Panie-członkinie*, „Cyklista” 1897, nr 13, s. 9.

<sup>22</sup> Zob. K. Junosza, *Przeszkoda*, „Cyklista” 1897, nr 19–21.

<sup>23</sup> [b.a.], *Konkurs Kal. Tow. Cyklistów na rok 1897*, „Cyklista” 1897, nr 13, s. 2.

„ekologiczny” aspekt wycieczki rowerowej zwrócił również uwagę Antoni Pilecki w odpowiedzi na skierowaną do koryfeusza życia literackiego ankietę organu Warszawskiego Towarzystwa Cyklistycznego:

[...] w rozwoju odczucia przyrody cyklizm ważną odegrać może rolę. [...] komuż, jak nie cyklście, najłatwiej wyrwać się z odurzającego zgłęku miasta i podążyć na szerokie, zielone pola, lub w ustronie leśne, aby tam pogwarzyć głęboką mową serca z tym bratnim nam duchem wszechświata, którego tchnienie spływa na nas z promieniem słońca, ze szmerem liści, z szumem rzek i strumyków, z powiewem zefiru, z pieśnią ptasząt, z tajemniczym tętnem, drgającym w łonie przyrody.<sup>24</sup>

Na przełomie wieków rower stał się również swoistą soczewką, skupiającą wiązkę problemów wiążących się z zagadnieniami modernizacji. Można tu wymienić, między innymi, kontekst medialny, przemiany praktyk komunikacyjnych, narodziny sportu, procesy emancypacji w ich praktykach cielesnych i zagadnienie stowarzyszeń sportowych<sup>25</sup>, jak również kwestię chorób wywołanych przeciążeniem cywilizacyjnym, którym zaradzić miała turystyka rowerowa, czy postępującą militaryzację społeczeństw zachodnich. Jak pisał jeden z publicystów przełomu wieków:

Współczesna lokomocja welocypedowa, która wyszła już z granic czysto letniej zabawki, staje się przedmiotem poważnych badań pod wieloma względami. Wojskowi pracują nad zastosowaniem welocypedu w armii, lekarze starają się poznać właściwości higieniczne jazdy cyklowej; moralisci i filozofowie myślą nad znaczeniem społecznym uprawiania tego sportu; krawcy i krawcowe mają kłopot z grożącą z powodu welocypedu rewolucją kostiumową – słowem, wszyscy razem i każdy z osobna troszczą się o welocyped na swój sposób i w swoim zakresie.<sup>26</sup>

Poligonem doświadczalnym wojskowego zastosowania wynalazku był konflikt Anglii z republikami Oranii i Transwału z lat 1899–1902. Dziennikarz „Kolarza, Wioślarza i Łyżwiarza” w artykule *Cyklści w wojnie transwalskiej* dowodził wręcz, iż właśnie oddziały kolarskie stanowiły jedną z głównych przyczyn przewag Burów nad Anglikami<sup>27</sup>. Kwestia ta na tyle nurtowała ówczesną opinię cyklistyczną, że redakcja warszawskiego tygodnika rowerowego poświęciła temu zagadnieniu spory, liczący w sumie około ośmiu stron artykuł w numerach 19. i 20. z 1897 roku. Początek tekstu,

<sup>24</sup> [b.a.], *Nasza ankieta literacka*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 24. Pozostałe cytaty z tego tekstu lokalizujemy w tekście, oznaczając skrótem AN. Następująca po nim cyfra oznacza numer stronicy.

<sup>25</sup> Por. P. Kubkowski, dz. cyt., s. 179.

<sup>26</sup> [b.a.], *Podatek welocypedowy*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 1.

<sup>27</sup> [b.a.], *Cyklści w wojnie transwalskiej*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1900, nr 49, s. 8.

zgodnie z założeniami darwinizmu społecznego i bez złudzeń co do kierunku rozwoju cywilizacji, przenikliwie diagnozuje rosnące wówczas napięcia w polityce międzynarodowej:

W tym schyłku wieku, który zadziwi więcej jeszcze ludzi przyszłości niż współczesnych, wszystkie idee, wszystkie usiłowania, wszystkie inteligencje zdążają do jednego celu: zniszczenia – i trzeba, ażeby narodowości miały doprawdy szczególną żywotność, iżby nie uległy zupełnej zagładzie. Ale jest to rzecz naturalna, wypływająca z postępu cywilizacji, która zatem nie stoi w sprzeczności z rozumem.<sup>28</sup>

W momencie powstania tekstu od pewnego już czasu trwał pomiędzy europejskimi mocarstwami wyścig zbrojeń, a w „ostatniej dekadzie stulecia lęk przed rychłą wojną stał się tak silny, że zaczęto nawet organizować Powszechne Kongresy Pokoju [...], a także ustanowiono Pokojową Nagrodę Nobla (1897) oraz Haskie Konferencje Pokojowe (od 1899)”<sup>29</sup>. Co istotne, to dziewiętnastowieczne, incydentalne świadectwo potwierdza opinię Erica Hobsbawma, zgodnie z którą wizja *belle époque* jako ogólnoeuropejskiej sielanki stanowiła jedynie stworzoną *ex post* utopię retrospektywną. Warto w końcu pamiętać, że rok po publikacji Poturaja niedoszły noblista, polsko-żydowski finansista Jan Gotlib Bloch wydał rozprawę *Przyszła wojna pod względem technicznym, ekonomicznym i politycznym*, gdzie przewidział wiele zjawisk i wydarzeń z lat 1914–1918.

Autor *Sportu i wojny*, wyrażając konieczność wprowadzenia „cyklu” do wyposażenia armii, przedstawia liczne zastosowania jednośladu w trakcie kampanii militarnych. W tym samym, 19. numerze „Cyklisty” w dziale *Z przemysłu i handlu* pojawiła się informacja, że firma Singer, potentat na rynku maszyn do szycia i rowerów, uruchomiła produkcję „dwukołowego welocypedu wojennego”<sup>30</sup>, a na zamieszczonej ilustracji widać maszynę z przymocowanym pod siodełkiem długim karabinem. Rower, przede wszystkim, pełniłby ważną funkcję w działaniach zwiadowczych, usprawniałyby transport polowych telegrafów czy tworzenie pól minowych. Wynalazek, dzięki specjalnemu „welocypedowi ambulansowemu” miał również znaleźć zastosowanie w ewakuowaniu rannych z pola bitwy i przewożenia ich na tyły. W związku z tymi korzyściami często uznawano „cykl” za bardziej praktyczny dla celów wojennych niż konie<sup>31</sup>.

W imaginariu epoki rower nierozzerwalnie łączył się z kwestią higieny.

<sup>28</sup> [b.a.], *Sport i wojna*, „Cyklista” 1897, nr 19, s. 1.

<sup>29</sup> E. Hobsbawm, *Wiek imperium 1875–1914*, przeł. M. Starnawski, Warszawa 2015, s. 461.

<sup>30</sup> [b.a.], *Z przemysłu i handlu*, „Cyklista” 1897, nr 19, s. 15.

<sup>31</sup> M. Poturaj, *Cyklizm w armiach*, „Cyklista” 1897, nr 20, s. 3.

Z reguły traktowano go jako doskonale lekarstwo na nerwicę, wywołaną zbyt dużym obciążeniem umysłowym i frustracjami, które wiązały się z życiem w mieście. I tak, noworoczny numer „Cyklisty” z 1897 roku otwiera wiersz Antoniego Orłowskiego, której pierwsza strofa odmalowuje tragiczny stan człowieka „wieku nerwowego”:

Anemia na wskroś przenika krew naszą,  
Newroza patrzy zza każdego węgła,  
Bakterie chorób co chwila nas straszą,  
Czarny pesymizm serca nam ogarnia,  
Zwątpienie zmorą osiadło na duszy,  
Wlecze się życie jak straszna męczarnia...<sup>32</sup>

Na szczęście, istnieje wyjście z pożałowania godnej sytuacji, którym jest wzmoczenie wysiłku fizycznego, w szczególności zaś odbywanie częstych wycieczek rowerowych poza rogatki. Nie powinno się jednak przesadzać – nadużywanie tej aktywności mogło spowodować groźne dla zdrowia konsekwencje zdrowotne, jak chociażby doprowadzić do wadliwego krążenia krwi. Zdaniem dziewiętnastowiecznej medycyny, możliwe były również inne, nie mniej dokuczliwe dolegliwości:

Ciało odczuwa często ruchy nerwowe, które dochodzą do tego, że zaniepokojoną władzę umysłową. Osoba, zostająca pod tym wpływem doznaje nieumiarkowanej żądzy ciągłego ruchu, jakiejś żądzy szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce. Jeszcze inne symptomy dają się spostrzegać u ludzi dorosłych. Po długim spacerze [jeździe], zakończonym dobrą wieczerzą, a później spoczynkiem w łóżku, cyklista usnąć nie może, mięśnie nóg są w bezustannym ruchu; ruch ten tak jest wyraźny, że nie tylko czuje się go za dotknięciem, ale jest widzialnym zwłaszcza w łydkach. Te same ruchy mają miejsce często i wyżej. Rano mięśnie się uspokajają, cyklista zasypia snem twardym po bezsennej nocy.<sup>33</sup>

Sport ten, idąc za wskazaniem brytyjskiego lekarza Benjamin Warda Richardsona, stanowczo odradzano też osobom nieletnim:

W istocie ich ciało nie osiągnęło jeszcze rozwoju normalnego, aby mogło forsować się na rowerze. Stąd wynika, że kości jeszcze nie ustalone, mogą się skrzywić, nogi zaś zbyt słabe, aby kierować jazdą, nadają później dziecku chód niepewny, a nawet te nagłe ćwiczenia, mogą spowodować zboczenie kolumny pacierzowej.<sup>34</sup>

Umiarkowane korzystanie osoby dorosłej z roweru<sup>35</sup> potrafiło jednak od-

<sup>32</sup> A. Orłowski, *Inwokacja*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 2. Na temat przedfredowskich teorii nerwicy – zob. K. Kłosińska, *Powieści o „wieku nerwowym”*, Katowice 1989.

<sup>33</sup> A.D., *Cykl i zdrowie*, „Cyklista” 1895, nr 14, s. 2.

<sup>34</sup> Tamże, s. 1.

<sup>35</sup> Zob. też: „Sport kołowy, traktowany jako środek higieniczno-gimnastyczny i tu-

dać nieopisane korzyści, na co zwróciło uwagę wielu respondentów, skierowanej do pisarzy, ankiety. Na jej pierwszym miejscu została pomieszczona opinia Henryka Sienkiewicza, który, podkreślając swoje zasługi dla wprowadzenia na karty literatury polskiej szeregu „ludzi zdrowych, wyjątkowo silnych”, wyraził dla tej aktywności wielkie uznanie, doszukując się w niej zasług dla rozwijania instynktów społecznych oraz inspirowania międzynarodowego współzawodnictwa (AN, 20). Z kolei Ludwika Godlewska („Extensus”) dopatrywała się w rozwoju sportu szansy na „ciągle wzrastające zastępy zuchów »sprężystych«, a co za tym idzie – na wzmocnienie organizmu społecznego” (AN, 23), zaś Władysław Mickiewicz przepowiadał, iż za „lat dziesięć, każdy będzie posiadał rower jak dziś zegarek” (tamże). Nieco bardziej sceptyczny pozostawał Wiktor Gomulicki, dostrzegając dysproporcję między zwykłą popularnością „cyklu” a stagnacją polskiej wspólnoty w zakresie wiedzy oraz moralności, ironizując na temat stanu zdrowia psychicznego europejskich „findesieclistów”: „Wyrzucanie kolan w kierunku brody nie jest ruchem, wskazanym przez przyrodę i właściwym człowiekowi. Ruchów tego rodzaju człowiek zdrowy i normalny nie wykonywa i wykonywać nie potrzebuje. Co prawda, ludzi normalnych nie ma dziś w Europie” (AN, 23). Adam Krechowicki zaś, widząc w cykliczności neurotyka gnającego przed siebie na oślep, by uciec przed cywilizacją, z inwencją językową godną Cypriana Kamila Norwida zwracał również uwagę na zagrożenie, jakie rower stwarzał dla koni – „jako zamach »maszyny« na ich – nogodzielnictwo!” (AN, 21).

Cechy nerwowca, załamane niepowodzeniem w miłości i przeciążonego pracą, bez wątpienia posiada buchalter Atanazy Fitulski – protagonista satyrycznego opowiadania *Ze wspomnień cyklisty* Bolesława Prusa<sup>36</sup>. Z bezsenności, stanów cielesnego odrętwienia i rojeń na jawie mają go, zgodnie z sugestią doktora, wyleczyć wycieczki rowerowe za Warszawę. „Siatka realnych wrażeń”, mająca utrzymać na wodzy jego nazbyt wybujałą imagina-

rystyczny, w celu poznania kraju, zasługuje na powszechne poparcie lekarzy, wychowawców i ogółu naszej inteligencji; traktowany zaś jako zabawka, wyścig, środek wiodący do zmęczenia i wyczerpania sił – nie ma żadnej racji bytu” ([b.a.], *Wyścigi czy wycieczki*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 8).

<sup>36</sup> O opowiadaniu Prusa – zob. T. Budrewicz, *Farys spieszony. Wokół „Ze wspomnień cyklisty”*, w: *Jubileuszowe „żniwo u Prusa”. Materiały z międzynarodowej sesji prusowskiej w 1997 roku*, red. Z. Przybyła, Częstochowa 1998; M. Głowiński, *Prus – parodysta. „Ze wspomnień cyklisty”*, w: *Na pozytywistycznej niwie*, red. T. Lewandowski, T. Sobieraj, Poznań 2002; E. Paczoska, *O formę przeciw formie. Prus i Gombrowicz*, w: *teżże, Dojrzewanie, dojrzałość, niedojrzałość. Od Bolesława Prusa do Olgi Tokarczuk*, Warszawa 2004; J.A. Malik, *Rower to filozof. Bolesława Prusa filozofia podróży. Poszukiwanie tras*, w: *Podróż i literatura 1864–1914*, red. E. Ichnatowicz, Warszawa 2008.



Maria Skłodowska-Curie i Pierre Curie, 1895

cję, okazuje się jednak serią groteskowych koszmarów. Niepokoją go one już na przedmieściach, a im dalej od miasta, tym ich napór jest większy. Życie na wsi okazuje się całkowicie niezgodne z idyllicznymi wyobrażeniami romantycznego urzędnika. Widok przybitego do drzewa i w końcu ukamienowanego przez wściekłego chłopca jastrzębia-złodzieja kur, chaos małymia-steczkowego jarmarku, informacja o mężczyźnie wessanym przez błoto czy obojętność włościan wobec chorych na tyfus sąsiadów zwiększają dyskomfort poznawczy bohatera, zamieniając jego eskapadę w realistyczną – czy raczej: naturalistyczną – fantasmagorię. Epizodów następujących po scenie wypadku bohatera, w szczególności zaś charakterystyki „historyczności” rodziny Rzem polskich, nie powstydziliby się natomiast sam Witold Gombrowicz. Dzięki innemu wynalazkowi nowoczesności, telegrafowi, Fitulski może uratować z opresji rejenta Wierzgaję, czym zaskarbia sobie jego dozą wdzięczność. Gdy przyjeżdża do posiadłości staruszka w Kulfonowie z miejsca czy-

ni awanse jego córce – Zofii. W tym samym czasie rozpoznaje w córce lekarza, Hani, piękność widzianą na jarmarku. I jej również buchalter prawi dusery, dostrzegając w niej anioła. Gdy panny równolegle informują swoich rodziców o umizgach Fitulskiego, mężczyzna zostaje uznany za bałamuta, w konsekwencji czego pospiesznie opuszcza prowincję.

W warstwie dyskursywnej utworu przewija się większość problemów, które autor *Lalki* uznawał za charakterystyczne dla polskiej kultury i życia społecznego pod zaborami. Biografia Fitulskiego, komicznej, pomniejszonej kopii Stanisława Wokulskiego, uosabia los typowego Polaka doby powstaniowej, który w trakcie studiów, zamiast zdobywać solidną edukację, zajmował się politykierstwem. Dlatego został zdystansowany na rynku pracy przez kolegów, Żyda i Niemca, którzy od samego początku nauki inwestowali energię i środki finansowe w wiedzę. W efekcie musiał zadowolić się skromną posadą w banku. Pragnienie tytanicznego czynu, przeobrażającego kształt społeczeństwa, nie wychodzi nigdy w jego przypadku poza sferę chorobliwych rojeń, snów i marzeń. Neurastenik nie daje się bowiem opanować rzeczywistości, funkcjonując jedynie w przestrzeni niedoistnienia. Zadziwiająco staromodny, nieporadny jest również buchalter w sferze obyczajowej erotycznego. Jego zaklęcia i nadużywanie metafor anielskich budzą w młodych kobietach jedynie konsternację. Wypuszczenie nadwrażliwca poza granice miasta pozwala także Prusowi postawić zaskakująco gorzką diagnozę na temat stanu polskiej prowincji: zapóźnionej cywilizacyjnie, ciasnej mentalnie, tkwiącej jeszcze głęboko, pomimo uwłaszczenia, w dobie feudalizmu. Dzięki przygodnemu towarzyszywi cyklisty, najemnemu robotnikowi rolnemu, pojawia się inny, równie charakterystyczny dla publicystyki twórcy *Emancypantek*, motyw – przeciwstawienie polskiemu chaosowi i bezmyślności pruskiego porządku i funkcjonalizmu.

Finalnie *welocyped* nie uleczy Fitulskiego – bohatera, który, podobnie jak kupiec z *Lalki*, łączy w sobie egzaltację romantyka, rozsądek zwolennika „szkoły pozytywnej”<sup>37</sup> i zszargane nerwy modernisty. Nie ulega jednak wątpliwości, że pod koniec stulecia rower stał się, także dla wielu byłych pozytywistów emblematem idei postępu. Aleksander Świętochowski, zwracając uwagę na rolę jednoślada w procesach demokratyzacji, skrytykował jednocześnie „sztuczne braterstwo” cyklistów i hazard wyścigów kolarskich (AN, 21). Znacznie bardziej wylewna okazała się Józefa Skórzewska-Kisielnicka („Esteja”), pisząca z entuzjazmem o emancypacyjnym potencjale jazdy na „cyklu”:

<sup>37</sup> Choć, jak sygnalizowaliśmy powyżej, ten komponent jego osobowości ma wyłącznie charakter potencjalny, a jedyną, związaną z nim aktywnością stanowi fantazjowanie.

Nie ma wehikułu na świecie, który by lepiej niwelował różnice sfer, zajęć etc. od welocypedu. Księżne, kominiarze i baletnice nabierają tej samej fizjonomii, dośladłszy owego stalowego rumaka. Odwaga osobista i grzeczność; wdzięk i dystynkcja ruchów zatracają się na tych dwóch kółkach; listonosz z margrabią mogą iść w zawody i nie wiadomo, który zdobędzie palmę zwycięstwa. Rasy w welocypedzie ani śladu, o estetykę zewnętrzną się nie troszczy, ale praktyczny hołduje hasłu „czas to pieniądz” i bieży, bieży ręczo, żwawo, nie pytając, kto nim kieruje ani kto go dośiada. Demokracja powinna mieć rower za godło. (AN, 25)

Marian Gawalewicz natomiast, dowcipnie porównawszy wygląd cyklisty na maszynie do „wygiętego w kabłąk grzbietu, kota, który się szcurzy, a z dolnych kończyn chrapaszczka, przebierającego nogami w powietrzu”, dostrzegł, mimo wszystko, elitarność i ograniczoność zastosowań roweru, który, nadal niewykorzystywany przez szeroki ogół, nie stał się jeszcze „środkiem praktycznej lokomocji” (AN, 21). Jak udowadnia Hobsbawm, w latach 1875–1914 nieufność wobec dziewiętnastowiecznej koncepcji rozwoju stała się udziałem jedynie stosunkowo wąskiej grupy ludzi nauki i sztuki, szerokie masy zaś „nie wątpiły w stare prawdy intelektualne. Przeciwnie, prawdy te triumfowały wśród mężczyzn i kobiet, dla których »postęp« był daleki od wyczerpania swoich obietnic”<sup>38</sup>. Podobnie było z polskimi publicystami sportowymi z epoki, którzy przelali hektolitry atramentu, by przekonać czytelników, że rozwój cywilizacji przyspiesza z każdym obrotem pedałów. Na przykład Ex-Wyścigowiec z radością odnotował upowszechnianie się „cyklu” we wszystkich klasach społecznych z włościanami włącznie, kończąc rozważania słowami: „Oto jest duch czasu, oto postęp!”<sup>39</sup>.

Rower stał się także narzędziem emancypacji kobiet, co jednak nie zyskało jednoznacznej aprobaty dziennikarzy i literatów, publikujących w ówczesnych pismach cyklistycznych. Formułowane przez nich opinie często całkowicie powielały istniejące stereotypy płciowe: zgodnie z ich przekonaniem, kobiety mogły uprawiać jazdę na „cyklu” jedynie pod warunkiem, że ich zachowania nie będą odbiegały od przyjętej normy kobiecości. Jako członkinie klubu miałyby opromienić go „cechami swego czaru, wdzięku i delikatności, czym znów wpłyną korzystnie bezspornie na towarzyskość młodzieży, na jej wyrobienie się towarzyskie i życiowe w koleżeńskim sportowym obcowaniu z paniami – słowem, przyczynią się w niemałym stopniu do ogólnej kultury stowarzyszonych”<sup>40</sup>, a biorąc udział w profesjonalnych zawodach, nie będą pozować na chłopczyce i bezrefleksyjnie przejmować zachowań uważanych

<sup>38</sup> E. Hobsbawm, dz. cyt., s. 400.

<sup>39</sup> Ex-Wyścigowiec, *Gawędy starego cyklisty. Rower i jego użycie*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 12.

<sup>40</sup> [b.a.], *Panie-członkinie*, dz. cyt.



wówczas za typowo męskie. Dlatego na pochwałę zasługują, ich zdaniem, uczestniczki angielskich zawodów kolarskich, które nawet w trakcie popisów zręczności zachowują „swoją wdzięk i swoją kobiecość”<sup>41</sup>:

W Anglii kobieta-wyścigowiec jest raczej skromną; poza torem nie różni się od innych kobiet i jest to zapewne cała tajemnica szacunku, a nawet podziwu, jaki wzbudza tutaj. Uważają ją w tym kraju za artystkę, której talent zamiast się mieścić w dykcji lub głosie, polega na giętkości w pedałowaniu, na jej odwadze i wytrwałości.<sup>42</sup>

Cyklistki podlegały zatem reżimowi męskich spojrzeń w sposób szczególny. Kobieta wychodzi (wyjeżdża!) z domu, pojawia się w przestrzeni publicznej i to od razu w ekstrawaganckiej formie – być może też w niekonwencjonalnym stroju. Mikołaj Poturaj w jednym ze swoich artykułów nawiązuje do tych „powabnych” widoków:

Pozostawałyby [...] względy estetyczne, które jednak obrony nie potrzebują, gdyż z zarzutami na tym punkcie nie zdarzało nam się dotąd spotkać. Każdy, kto widział cyklistkę jadącą, przyznać musi, iż jest ona stworzonkiem bardzo miłym, pełnym wdzięku i czyniącym na widzu jak najsympatyczniejsze wrażenie.<sup>43</sup>

Zwraca uwagę obraz „cyklistki jadącej” – kobiece ciało nie jest statyczne i uchwytnie jak na obrazie czy fotografii, nie jest realne i dotykalne w swojej bierności, jak na salonowym szezlongu, ale odrzeczywistnione poprzez ruch – w dwójnasób mniej prawdziwe. To ten ruch dopiero sprawia, że „czyni wrażenie” na męskim widzu.

Motywy fantasmagorycznej kobieco-męskiej rajzy, przelotnego flirtu na rowerze, nieskutecznej pogoni za cyklistką, zbliżania się i umykania „dziewczątek” podczas pomagania w potrzebie czy uczenia ich jazdy przewijają się w literackich próbach członków WTC oraz innych towarzystw, ukazujących się w czasopismach branżowych. Na przykład w 1897 roku na łamach warszawskiego tygodnika opublikowano wiersz trzydziestoletniego wówczas Or-Ota (Artura Oppmana) pod tytułem *Cyklistka*:

Przysłoni wzrok twój zachwycony  
Różowa marzeń tkanka,  
Kiedy ci błysnie sen tęczyowy:  
Cyklistka – Warszawianka.  
[...]  
Spojrzyj, jak płynie równą drogą  
Miga się – płynie – leci,  
Jedwabnym włosem wiatr porusza,

<sup>41</sup> *Korespondencje „Cyklisty”, „Cyklista” 1898, nr 11, s. 10.*

<sup>42</sup> *Tamże.*

<sup>43</sup> *M. Poturaj, Kobieta i sport kołowy, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 2.*

Zalotne oko świeci.  
 Zarumienione liczko młode  
 Uśmiecha się radośnie  
 [...]
   
 I tylko jedna myśl uparta  
 Mnie trapi niesłychanie!  
 Za ideałem gonić trzeba:  
 Wiem o tym i w to wierzę,  
 Ależ jak gonić, jak dogonić  
 Ideał – na rowerze?!<sup>44</sup>

Cyklistka – „gwiazda”, „sen” i „ideał” – to przecież nic innego jak „wizualizacja” nękać Fitolulskiego. Ciało kobiety jest tu efemeryczne, jak „żywe obrazy” – ruchome fotografie, rzucane na ekran przez kinematograf. Być może nieliczne na ziemiach polskich sportswomenki zaznawały higienicznych korzyści z jazdy, ale jako przedmiot fantazji wzmagają w mężczyznach frustrację, wynikającą z niemożności realizacji pragnienia. Zarazem, wsiedlając na rower, mniej lub bardziej świadomie prowadziły tę grę z własną przedmiotowo-podmiotową tożsamością.

Prawdopodobnie właśnie o patrzyenie na kobiety chodziło publicystom „Kolarza, Wioślara i Łyżwiarza”, gdy postulowali urządzenie dla nich w mieście korso<sup>45</sup> – jest to przecież rodzaj widowiska, odmiana kulturowego performansu: dobre towarzystwo promenuje na oczach mieszkańców metropolii, przechadza się tam i z powrotem, pokazując innym i sobie nawzajem, na ile potrafi nadażyć za modą<sup>46</sup>. Brytyjskie i francuskie archiwa cyklistyczne poświadczają popularność zakładania podobnych cyklistycznych bulwarów w nadmorskich kurortach wypoczynkowych i uzdrowiskach. W miastach i pozamiejskich kurortach socjeta celebrowała na tych, wyposażonych we wszystkie infrastrukturalne wygody traktach, swoją uprzywilejowaną pozycję i wszelkie jej materialne pochodne. Z punktu widzenia wąsko rozumianej użyteczności można je określić jako „rowerowe ścieżki donikąd”; ich funkcja była jednak subtelniejsza, tworzyły bowiem one scenę manifestacji próżności, spajały i umacniały elitarność dobrego towarzystwa.

Niedzielne i odświętne praktykowanie cyklizmu przez kobiety-„stworzonka” na deskach tych specyficznych teatrów próżności miało natomiast

<sup>44</sup> Or-Ot [A. Oppman], *Cyklistka*, „Cyklista” 1897, nr 3, s. 5.

<sup>45</sup> Por. T. Ja, *Dla Pań*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1899, nr 7, s. 4–5.

<sup>46</sup> Na „samoweryfikujący” wymiar uczestniczenia w performansie kulturowym zwraca uwagę Tomasz Kulikowski. Zob. T. Kulikowski, *Czym jest z natury performans?*, w: *Performans, performatywność, performer. Próba definicji i analizy krytyczne*, red. E. Bal, W. Świątkowska, Kraków 2013, s. 42–43.

stanowić przyjemną iluzję dla męskiego spojrzenia. Założeniem bulwaru i korso było spowolnienie ruchu, przyszpilenie kobiecego ciała, by choć trochę urealnić fantazję. „Siatka wrażeń” co prawda nie mogła zostać skutecznie „rozciągnięta”; uprzedmiotowione ciało kobiety jeżdżącej w tę i z powrotem zdawało się niemal uchwytnie (a jednak wciąż umykało), ale właśnie owo „niemal” wydawało się tak bardzo nęcące – niczym na pokazach pierwszych obrazów filmowych<sup>47</sup>.

Mentalność pierwszych cyklistów opierała się na światopoglądzie, w którym nieraz radykalny konserwatyzm mieszał się z entuzjazmem dla zdobyci nowoczesności. W wypowiedziach drukowanych w specjalistycznych periodykach jednogłośnie postulowano modernizację instytucjonalną, technologiczną, infrastrukturalną, ale już stosunek wobec nowoczesnych obyczajów był nacechowany wyraźną ambiwalencją. Mimo to rower stawał się wehikułem, na którym mniej lub bardziej chętnie wwożono nowe prądy ideowe, w tym emancypacyjne, nawet jeśli początkowo hasła spotykały się z dwuznacznymi reakcjami. Rower szybko uznano za wehikuł anachroniczny (sic!), a jednak przez kilkanaście lat ogromnej popularności na przełomie XIX i XX wieku zdążył uchylić drzwi niejednej nowince. Podstawą każdej z nich było coś bardzo podstawowego: indywidualne doświadczenie cielesne – doświadczenie obcowania ze smukłą, pozwalającą na dowolną i samodzielną jazdę maszyną; doznanie kontaktu z wehikułem demokratycznym, bo posłusznym każdemu człowiekowi tak samo. Konkluzją tą zamykamy tekst, ogłaszając jednocześnie koniec naszej przejażdżki na badawczym tandemie:

Baczność! stój! kapitan woła,  
Raz, dwa, trzy, zeskakuj z koła!  
Tu staniemy,  
Zostaniemy,  
Bo tu drogi kres!<sup>48</sup>



<sup>47</sup> Estetyczny walor kobiecego fantomu rowerowego dostrzegła również jedna z nielicznych publicystek „Cyklisty”: „[Rowerzystka], traktująca naturalnie, sport jako rozrywkę a nie profesję, daje tym, którzy władają ołówkiem pędzlem lub dźwięczne 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 STAŁOWYM RUMAKU, BĘDZIE ZAWSZE NATCHNIENIEM DLA TYCH, CO CZUJĄ I MYŚLĄ” (Mil-es, *Cyklizm i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 30; wyróżn. – W.F., P.K.).

<sup>48</sup> J.B., dz. cyt., s. 30.

WACŁAW FORAJTER, PIOTR KUBKOWSKI

Wacław Forajter (University of Silesia in Katowice)  
e-mail: wforajter@o2.pl, ORCID: 0000-0001-7527-934X

Piotr Kubkowski (University of Warsaw)  
e-mail: piotrkubkowski@uw.edu.pl, ORCID: 0000-0003-3368-101X

VELOCIPEDA: BICYCLE AND MECHANISMS OF MODERNITY

ABSTRACT

The authors of the article propose to consider the bicycle as a vehicle, the properties of which can be understood as the essence of the nineteenth and early twentieth centuries. They appeal not only to the uses that avant-garde artists and writers made of the bicycle, but also to the early Polish records of experiences, which may be found in the first local sports and cyclist magazines. These experiences turn out to be a reflection of the matrix of modern perception. The authors also point to the commercial character of the vehicle: how the characteristics of the nascent global capitalist economy reflected in the production and distribution circuits determined by the emerging bicycle industry (therefore how the “vehicle of freedom” based on the mechanisms of enslavement). This is not the only paradox of modernity that the bicycle shows in the beginnings of the twentieth century: a vehicle that promises gender and class emancipation also turns out to be a tool of social distinctions.

KEYWORDS

bicycle, modernity, paradox, emancipation, perception

