

УДК 796.61.035 : 308.823.3 : 316.322 ([477.83 + 438.31]–25)

Artur KUREK

Kraków

ADMINISTRACJA ORAZ SPOŁECZEŃSTWO LWOWA I KRAKOWA WOBEĆ DZIEWIĘTNASTOWIECZNEGO KOLARSTWA – PRÓBA UCHWYCENIA TENDENCJI

Поява велосипеда (ровера) у другій половині XIX ст. стала викликом для міської влади та мешканців Львова і Кракова. Відкритішими до транспортної новинки виявилися львів'яни. Щоправда у Кракові використання велосипедів на вулицях набуло організованих форм швидше, ніж у Львові. Реакція мешканців двох найбільших галицьких міст на появу велосипеда відобразила не стільки їхнє ставлення до нової спортивної дисципліни, скільки підходи до технічного прогресу загалом.

Ключові слова: Галичина, Львів, Краків, спорт, велосипед.

Jako pierwsi w Galicji z protoplastą roweru niewątpliwie zetknęli się mieszkańcy Lwowa. Odbyło się to na przełomie kwietnia i maja 1867 roku wzbudzając olbrzymie zainteresowanie. Wiadomości o nim dotarły także do stołecznego Krakowa, gdzie miejscowy „Kraj” z 1 maja 1869 roku doniósł: *„jazda velocipedami po chodnikach zabronioną została w Wiedniu”*, co nie bez pewnej satysfakcji zostało skwitowane, że *„konie przyszłości muszą chodzić tymi samymi drogami co konie terażniejszości”*¹.

Bardzo szybko zwrócono też uwagę na wpływ jazdy na rowerze na zdrowie. W „Dzienniku Lwowskim” z 25 kwietnia 1869 roku znalazła się taka wzmianka: *„Sławny atoli lekarz wiedeński Opolzer ogłasza, że nadmierne posiłkowanie się velocipedem nadwęża mięsły i łatwo przyprawić może o defekta sercowe”*². Nie bez komentarza pozostały też pierwsze kontakty rowerzystów z pieszymi. O ich charakterze niech świadczy następująca relacja krakowskiej prasy z 18 kwietnia 1871 roku:

¹ „Gazeta Narodowa” 1867, nr 101, s. 2; „Dziennik Polski” 1867, nr 23, s. 3; „Kraj” 1869, nr 51, s. 2; nr 67, s. 3; R. Wasztyl, *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918 i jego wkład w tworzenie podstaw organizacyjnych kolarstwa w Polsce w latach 1919–1920*, „Rocznik Naukowy AWF w Krakowie” 1990, t. XXIV, s. 64; R. Wasztyl, *Narodziny krakowskiego kolarstwa*, „Kultura Fizyczna” 1988, nr 5–6, s. 23–26.

² „Dziennik Lwowski” 1869, nr 96, s. 3. Patrz także: „Przegląd Lekarski” 1869, nr 27, s. 219.

Nasze plantacje są znowu od pewnego czasu areną dla panów welocypedystów [...] Wczoraj byliśmy świadkami, jak dzieci uciekając przed niezręcznym welocypedystą, o mało nie dostały się pod koła, [...] Zwracamy na to uwagę władz [...] tym więcej, że linia przeznaczona dla powozów i konnych około plantacji jest najwłaściwszą, a dość obszerną areną dla welocypedystów, którzy nigdzie ani po trotuarach ani po miejscach przechadzek nie jeżdżą.

W konsekwencji został wydany zakaz jazdy po krakowskich plantach, podobny obowiązywał i we Lwowie. Cofnięto je dopiero kilkanaście lat później³.

Urzędy państwowe. Pierwsze oznaki świadczące o zainteresowaniu galicyjskich urzędów rowerem należy wiązać z pismem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 25 lipca 1894 roku „do lwowskiego c. k. Namiestnictwa z zapytaniem, czy nie byłoby rzeczą odpowiednią i korzystną, aby drogomistrzowie rządowi objeżdżali swoje gościńce na welocypedach”. Co oznaczało, jak rok później komentowało to pismo „Kolo”, że rower przestał „być wyłącznie zabawką „panów” – jak to się często wyrażano, a natomiast zaczyna jako jeden z najwygodniejszych i najszybszych po kolei środków komunikacyjnych, zajmować przynależne mu miejsce”⁴.

W 1896 roku Ministerstwo Skarbu wystąpiło z prośbą do lokalnych „dyrekcji skarbowych o zdanie, czy nie byłoby właściwym zaprowadzenie rowerów dla pełnienia służby po oddziałach straży skarbowej”⁵.

17 października 1897 roku w rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości „o należnościach świadków i znawców w sporach cywilnych” znalazły się przepisy o zwrocie kosztów podróży świadków, którzy dostali się do sądu, m. in. na rowerze. Rozporządzenie to wspominało

o kole, nie jako o przedmiocie zbytku i zabawy, ale jako o środku komunikacyjnym, [...] Co więcej, – z ducha rozp. min. widocznym jest zupełne równouprawnienie, [...], kołaz innymi środkami komunikacyjnymi⁶.

Latem 1898 roku Ministerstwo Kolei wydało akty normatywne o dozorcze prac wykonywanych na szlakach c. k. kolei państwowych. Dokonywać tego mieli dróżnicy wyposażeni „w lekkie trycikle urządzone do jazdy po torze”. W tym też roku próby wykorzystania tych pojazdów zostały przeprowadzone „w obrębie krakowskiej i wiedeńskiej Dyrekcji c. k. kolei państwowych”⁷.

³ „Kraj” 1871, nr 88, s. 2; „Czas” 1886, nr 236, s. 4; „Kurier Lwowski” 1888, nr 95, s. 3; nr 98, s. 4; „Kurier Lwowski” 1888, nr 98, s. 4; „Nowa Reforma” 1886, nr 255, s. 2. W Krakowie zakaz ten obowiązywał do 1886 roku, a we Lwowie do 1887 roku.

⁴ „Kolo” 1895, nr 16, s. 201.

⁵ „Dziennik Polski” 1896, nr 136, s. 3.

⁶ S. Wierzbicki, *Rower w nowej procedurze cywilnej*, „Kolo” 1898, nr 4, s. 32–34.

⁷ „Czasopismo Techniczne” 1898, nr 18, s. 240; „Czasopismo Towarzystwa Technicznego Krakowskiego” 1898, nr 9, s. 97; „Gazeta Techniczna” 1898, nr 15, s. 138–139.

Na przełomie XIX i XX wieku coraz to nowe urzędy zaczęły wydawać rozporządzenia na temat wykorzystywania roweru. Przede wszystkim dotyczyło to poczty, podniosły się także głosy o wyposażeniu policjantów w rowery, gdyż „*duch czasu tego wymaga – złodzieje już to zrozumieli*”⁸.

Przechodząc do policji, należy zaznaczyć, że ich stosunek do nowego wynalazku wynikał z pobudek czysto zawodowych. Musieli oni wszak dbać o porządek, stąd wynikała konieczność regulacji ruchu. Pierwsza zajęła się tym c. k. Dyrekcja Policji z Lwowa z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej, trwającej od 5. 06, do 16. 10. 1894 roku. Na czas jej trwania wydała „*rozporządzenia co do dojazdu na wystawę i powrotu do miasta*”⁹.

Regulacja ta była pierwszą w Galicji, w której rowerzystów potraktowano na równi z innymi użytkownikami dróg. Niestety wydany 20 września 1894 roku przez tą samą dyrekcję policji w porozumieniu z Magistratem miasta Lwowa „*Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa*” zmienił tę zasadę. Zezwalał na jazdę po mieście tylko tym kolarzom, którzy posiadali „*kartę pozwolenia jazdy*” i przytwierdzoną do roweru tabliczkę z liczbą karty, co miało służyć identyfikacji¹⁰.

Paragrafy określające zasady uzyskania karty dotyczyły tylko „*osób oddających się temu sportowi*”. Oznaczało to, że wszyscy inni użytkownicy roweru wykorzystujący go „*np. do rozwożenia towarów, gazet, załatwiania interesów kupieckich lub przemysłowych i t. p.*” nie potrzebowali jej, a tym samym nie ponosili kosztów za: egzamin, wykupienie karty i jej coroczne odnawianie; mimo że opłaty zasilały fundusz miejscowych ubogich¹¹.

Dalsze punkty regulaminu określały ruch w mieście, nakazywano: jazdę środkiem drogi, wymijając „*w lewo, [...] w prawo*” wyprzedzać. Wynikało z nich, że cykliści w

⁸ „Słowo Polskie” 1896, nr 217, s. 4. O wykorzystaniu roweru przez listonoszy patrz: „Kolo” 1899, nr 19, s. 231.

⁹ „Gazeta Lwowska” 1894, nr 121, s. 3; „Kurier Lwowski” 1894, nr 128, s. 1.

¹⁰ *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Lwowa 20 września 1894 roku*, „Kolo”. Kalendarz Sportowy 1895, s. 21–23, § 1. O pewnym innym wykorzystaniu numeru na tabliczce doniósł „Dziennik Polski” nr 227, s. 1, z 16 sierpnia 1896 roku: „*Pewien pomysłowy lwowianin wykorzystał zupełnie nowe i dowcipne zastosowanie bicykla – w obrocie listowym. Wiadomo, że każdy cyklista posiada swój porządkowy numer, który zapisany jest w biurze policyjnym razem z imieniem, nazwiskiem i adresem dotyczącej osoby. Otóż tę właśnie okoliczność postanowił wyzyskać wspomniany jegomość i dla wyeksperymentowania czy list opatrzony tylko numerem bicykla dojdzie na miejsce przeznaczenia, zaadresował kopertę tajemniczo „Bicykl nr 353” (maszyna, posiadająca ten numer, należy do jednego z artystów naszej sceny p. F., który się właśnie „trenuje” na żelaznym rumaku) i wrzucił ją do skrzynki pocztowej. Eksperyment udał się w zupełności. List, wyjęty ze skrzynki, poszedł do ekspedycji pocztowego, skąd odesłano go na policję. Tu enigmatyczny list przydzielono do biura, które zajmuje się numerowaniem bicykli, urzędnik znalazł w książce nr 353 i nazwisko właściciela bicyklu p. F. F. (nomen omen!), wypisał je na kopercie i kazał powtórnie wrzucić do skrzynki. Tym razem ponieważ list był zaadresowany po formie, poczta wysłała go listonoszowi, a ten uszczęśliwił nim adresata*”.

¹¹ *Regulamin jazdy...*, § 2, 4, 6; „Dziennik Polski” 1894, nr 310, s. 2; „Gazeta Lwowska” 1894, nr 255, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1894, nr 283, s. 2; „Kurier Lwowski” 1894, nr 311, s. 4.

Galicji – w przeciwieństwie do warszawskich, którzy przy mijaniu musieli „trzymać się zawsze prawej strony”¹² – jeździli podobnie jak dzisiaj nakazują przepisy w ruchu lewostronnym.

Ciekawym był paragraf 10, który brzmiał następująco: „*Gdyby konie się ploszyły za zbliżeniem koła, kolarz ma zwolnić a w razie potrzeby zsiąść, jednak nie w bezpośrednim pobliżu koni i ile możliwości koło ukryć*”. Całe rozporządzenie było powszechnie znane przez kolarzy, gdyż dołączano je do każdej karty¹³.

9 maja 1895 roku c. k. Dyrekcja Policji w Krakowie w porozumieniu z tutejszym magistratem wydała podobne rozporządzenie, praktycznie nie różniące się od lwowskiego. Istotne zmiany znalazły się w § 7 i 9, w których zabraniano cyklistom jazdy „*ulicami wąskimi i licznie uczęszczanymi*” oraz konne zaprzęgi należało „*wymijać, a nie żądać wymijania*”¹⁴.

Opisane regulacje były pierwszymi w Galicji rozporządzeniami władzy, normującymi zasady poruszania się na rowerach. Należy przyznać, że zawierały one wiele słuszych postanowień, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w stołecznych miastach, ale zawierały niestety również wiele utrudnień. Właśnie te komplikacje stały się powodem wystosowania przez lwowskie i krakowskie kluby odwołań. Najobszerniejszym z nich był rekurs krakowskiego klubu, w którym czytamy między innymi:

[...] rozporządzenie to wydane jest z brakiem znajomości rzeczy [...] władze wydających, braku potrzeby przepisu i często szkodliwego skutku, a zawsze pokrzywdzenia osób nim dotkniętych [...] w § 9 czytamy [...] cykliście „nie należy żądać wyminięcia” więc odwrotnie fiakier „ma prawo jechać dalej prosto”. A cyklista? On nie może skrócić w prawo, bo jego względem fiakra obowiązuje przepis, że „mijać w prawo nie należy” (§ 9) w lewo nie może zjechać – tam na chodniku nawet iść mu nie wolno (§ 8). Jeśli prędko nie zeskoczy, to „w bezpośrednim pobliżu konia nawet „nigdy” zeskoczyć mu nie wolno” (ostatni ustęp § 9) a jeśli jeszcze dzwonka zapomniał! to już pewna śmierć, bo fiakier nieostrożny nie ma obowiązku się zatrzymać (§ 8)¹⁵.

Podobnie rzecz się miała z wprowadzonym mocą tego regulaminu obowiązku uiszczania przez cyklistów specjalnej opłaty na fundusz ubogich. Postanowienie to, tak skomentował z kolei zarząd Oddziału Kolarzy TG „Sokół” w Krakowie:

¹² *Regulamin jazdy...*, § 7.

¹³ *Regulamin jazdy...*, § 8–14; „Dziennik Polski” 1894, nr 310, s. 2; „Gazeta Lwowska” 1894, nr 255, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1894, nr 283, s. 2; „Kurier Lwowski” 1894, nr 311, s. 4.

¹⁴ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Krakowie, Akta c. k. Dyrekcji Policji w Krakowie 177 (dalej: WAP, DPKr.), Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Krakowa 9 maja 1895 roku, § 7 i 9.

¹⁵ „Kolo” 1895, nr 13, s. 163; „Słowo Polskie” 1899, nr 38, s. 4; WAP, DPKr. 177, Rekurs KKC z roku 1892 z 24. 05. 1895 roku do Wysokiego c. k. Namiestnictwa we Lwowie od rozporządzenia c. k. Dyrekcji Policji w Krakowie z 9. 05. 1895 roku, s. l. 11.

Niezbadanym jest tytuł, z powodu którego członkowie Oddziału Kolarzy mają składać na fundusz miejscowych ubogich po 1 zł rocznie, skoro posiadacze zbytkownych ekwipaży i kosztownych wierzchowców są wolni od tego, a śmiesznym chyba jest tytuł, że kolarze mają go składać za zużycie bruku, jadąc na gumowym, elastycznym, wypełnionym powietrzem kole¹⁶.

Generalnie rzecz ujmując, pierwsze galicyjskie regulaminy i zakazy jazdy faworyzowały, jak pisze R. Wasztyl o krakowskim regulaminie, „ówczesne lobby konno – dorożkarskie”. Jednak podnoszące się głosy sprzeciwu wobec tych unormowań, upowszechnianie się roweru oraz to, że w innych zarządzeniach zrównywano rower z pozostałymi pojazdami (o czym już pisano), a także nieprzystawanie niektórych paragrafów do rzeczywistości – wymusiło zmiany¹⁷.

W konsekwencji 10 sierpnia 1898 roku dyrekcja lwowskiej policji w porozumieniu z magistratem wydała nowy regulamin, który w § 1 stanowił: „[...] *Kolo, każdego typu, uważa się za wóz lekki, temsamem więc obowiązuje kolarzy porządek jazdy tyczący się powozów przepisany dla Lwowa*”. Rowerzystów potraktowano tak jak woźniców, czy dorożkarzy, założono że potrafią jeździć, jeżeli nie – to będą podlegać karze. Ogłoszenie tego unormowania spowodowało, że stracił moc obowiązującą regulamin jazdy wydany 20 września 1894 roku¹⁸.

Wojsko a rower. Początek zainteresowań austriackich kół wojskowych rowerem datuje się na rok 1884, ale w Galicji to zainteresowanie objawiło się nieco później. 26 kwietnia 1895 roku w „Gazecie Lwowskiej” ogłoszono:

Według doniesień najświeższego numeru „Dziennika rozporządzeń wojskowych” ma Ministerstwo Wojny zamiar przy tegorocznych ćwiczeniach – podobnie jak roku zeszłego – użyć cyklistów i do tej służby powołać obowiązanych do ćwiczeń oficerów i żołnierzy, którzy oświadczą gotowość odbycia ćwiczeń w charakterze cyklistów. Każdy z tych cyklistów winien mieć własną do użytku przydatną maszynę, za której zużycie otrzyma odszkodowanie w kwocie 20 złotych reńskich.

Cykliści lwowscy mieli zgłaszać swoje uczestnictwo w manewrach do magistratu – najpóźniej 20 maja 1895 roku. W Krakowie natomiast dopiero na wiosnę w 1897 roku Magistrat wzywał „*wszystkich tych żołnierzy nieczynnych 16 pułku obrony krajowej w Krakowie zamieszkałych, którzy umieją jeździć na kole (rowerze)*”¹⁹.

¹⁶ WAP, DPKr. 177, Pismo zarządu Oddziału Kolarzy TG „Sokół” w Krakowie z 17. 06. 1896 roku do c. k. Dyrekcji Policji w Krakowie, s. 5.

¹⁷ R. Wasztyl, *Kolarstwo krakowskie...*, s. 68; „Kolo” 1895, nr 13, s. 163; 1897, nr 7, s. 69. O nie przystawianiu niektórych paragrafów do rzeczywistości niech świadczy jeszcze wzmianka o nakazie przytwierdzenia do roweru numeru pozwolenia na jazdę: „*numera okazały się już dawno niepraktycznymi i kontroli wcale nie ułatwiają*” („Słowo Polskie” 1898, nr 160, s. 3).

¹⁸ Державний архів Львівської області, ф. 350 (Дирекція поліції у Львові), оп. 1, спр. 2564, Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa, wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stol. miasta Lwowa 10. 08. 1898 roku.

¹⁹ „Gazeta Lwowska” 1895, nr 95, s. 3; nr 104, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1895, nr 126, s. 2; „Kurier Lwowski” 1895, nr 137, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1895, nr 238, s. 2 i „Kolo” 1895, nr 14, s. 181;

Oczywiście poza żołnierzami rezerwy, stacjonujące w Galicji oddziały posiadały w swoich szeregach kolarzy, przykładowo „Dziennik Polski” z 21 sierpnia 1896 roku, doniósł: „*Mieszkańcy Lwowa mieli wczoraj oryginalny widok, po raz pierwszy bowiem pojawili się na ulicach miasta żołnierze z torniastami, bagnetami etc. – na bicyklach*”, natomiast z początkiem czerwca 1898 roku

przybył do Lwowa batalion pionierów, udający się do Halicza. W fakcie przybycia nie byłoby nic dziwnego, gdyby nie to, że cały batalion – a zatem około 800 ludzi – udał się do Halicza na rowerach. Zwroty wykonane z wielką dokładnością na komendę, budziły podziw, a całość przedstawiała zaiste oryginalny widok²⁰.

Przedsiębiorcy i racjonalizatorzy. Rower od momentu pojawienia się w Galicji budził zainteresowanie przedsiębiorców, wszak był przedmiotem handlu, natomiast jego wykorzystanie bazujące na właściwościach jezdnych i nośnych, zaczęło się nieco później. Jako pierwszy dokonał tego w 1895 roku we Lwowie redaktor „Dźwignia” – Z. Korosteński. Skonstruował on „trycykl”, którym rozwoził prenumeratorom swoje czasopismo, a ze „*skrzynek, umieszczonych na trójkołowcu*” rozdawał cenniki i anonse różnych firm krajowych oraz próbki i wzory ich produkcji²¹.

W tym samym roku lwowska firma „Old England” zaczęła sprzedawać: „*czapki zaopatrzone w okulary, [...] koszulki trykotowe, pończochy, obuwie o gum. podeszwach, itp.*” wszystko dla kolarzy²².

Rok później specjalistyczne „Koło” donosiło, że rower stawał się

w ręku niektórych właścicieli praktycznym środkiem komunikacyjnym, i tak jeden członek przedsiębiorstwa naftowego oświetlenia miasta objeżdża na kole codziennie swój rejon. Kilku technicznych pomocników budowlanych dogląda swych robót na kole; widzimy też kilku urzędników jeżdżących na kole do biura. – Jeden z adwokatów, nie chcąc się dać fiakrowi zedrzeć, pojechał na termin do Kamionki Strumiłowej²³.

Rower wykorzystywano w najróżnorodniejszy sposób, dla wielu stawał się pomysłem zupełnie nowych konstrukcji, wykonywanych już nie tylko dla potrzeb własnego przedsiębiorstwa, ale i dla innych. W maju 1898 roku prasa lwowska podała:

„Dziennik Krakowski” 1897, nr 412, s. 4–5. O zainteresowaniu austriackich kół wojskowych rowerem czytają: M. Rotkiewicz, *Z dziejów roweru*, „Kultura Fizyczna” 1963, nr 11–12, s. 686–691.

²⁰ „Dziennik Polski” 1896, nr 232, s. 3; 1898, nr 159, s. 1.

²¹ „Gazeta Lwowska” 1895, nr 267, s. 4; „Dźwignia” 1895, nr 17, s. 118; „Dziennik Polski” 1895, nr 319, s. 2.

²² „Gazeta Lwowska” 1895, nr 137, s. 10.

²³ „Koło” 1896, nr 14, s. 169; 1897, nr 13, s. 154.

Jeden z lwowskich przedsiębiorców przedstawił wczoraj Tow. ratunkowemu rower, skonstruowany specjalnie dla użytku służby ratunkowej [...] Towarzystwo ratunkowe przekonawszy się o przydatności pomysłu, zdecydowało się zakupić taką maszynę²⁴.

W tym też czasie rower budził zainteresowanie we Lwowie, „*Bicykli w służbie kolei elektrycznej*” oraz „*pierwszy tricykl transportowy*” własności Jankowskiego, znanego masarza. W 1900 roku lwowskie Biuro Dzienników i Ogłoszeń A. Hollendera zapowiedziało „*dostarczanie dzienników przez posłańców na rowerach*”²⁵.

W podobny sposób przy nowo powstających kamienicach przy ul. Akademickiej, w 1897 roku, urządzili

na dole remizy na pomieszczenie kół lokatorów – cyklistów. Podobnie też, Bank Krajowy we Lwowie urządził dla swych urzędników, przybywających na kołach do biur, remizę na pomieszczenie tych wehikułów²⁶.

Innym przejawem zainteresowania przedsiębiorców rowerem był ruch wydawniczy. W 1894 roku znalazł się w sprzedaży „*Podręcznik dla kolarzy*” autorstwa Kazimierza Hemerlinga oraz Wiktora Bergera, który można uznać za pierwsze wydawnictwo w Galicji poświęcone kolarstwu. We wrześniu 1894 roku przy okazji maratonu kolarskiego Kraków–Lwów wydano „*wyłącznie dla cyklistów z uwzględnieniem ich potrzeb*” mapę drogi z Krakowa do Lwowa, a prasa pisała o niej: „*Jest to pierwsze u nas wydawnictwo tego rodzaju*”. Następnie w grudniu 1894 roku ukazał się autorstwa Hemerlinga „*Koło*”. Kalendarz Sportowy na rok 1895”. Trzy lata później, również tego samego autora – „*Przewodnik po Galicji*”²⁷.

Jednak największym osiągnięciem na tej niwie było wydanie „*Koła – Pisma fachowego poświęconego sportowi kołowemu*”. Było to pierwsze polskie specjalistyczne czasopismo kolarskie, które bez wątpienia było zwieńczeniem całego ruchu wydawniczego. Wychodziło 5 i 20 każdego miesiąca, a redagował i wydawał je K. Hemerling. „*Z dniem 1 marca 1895 ukazał się 1 nr „Koła” [...] z radością przyjęły tę wiadomość dwa największe wówczas kluby w Galicji – lwowski i krakowski, oświadczając gotowość zaprenumerowania pisma dla wszystkich członków*”, tym samym stało się ono ich „*organem urzędowym*”, a z biegiem czasu „*i innych*” stowarzyszeń²⁸.

²⁴ „Słowo Polskie” 1898, nr 104, s. 3.

²⁵ „Słowo Polskie” 1899, nr 123, s. 2; 1900, nr 198, s. 3, „Gazeta Narodowa” 1899, nr 144, s. 2; „Kolo” 1899, nr 2, s. 20; nr 11, s. 133; nr 19, s. 231.

²⁶ „Kolo” 1897, nr 9, s. 94; nr 10, s. 105.

²⁷ K. Hemerling, W. Berger, *Podręcznik dla kolarzy*, Lwów 1894. Na temat „Podręcznika” pisała także i kobieca prasa, patrz: „Przedświt” 1894, nr 13, s. 103; „Czas” 1894, nr 194, s. 2; „Przewodnik Gimnastyczny” 1894, nr 13, s. 132; K. Hemerling, *Dla cyklistów przewodnik po Galicji*, Lwów 1898; „Kolo”. Kalendarz Sportowy 1895.

²⁸ K. Hemerling, *Piśmiennictwo nasze sportowe*, „Kolo” 1899, nr 4, s. 39–41; „Kolo” 1895, nr 1; B. Tuszyński, *Prasa i sport*, Warszawa 1981, s. 39–42. Te stowarzyszenia to: Oddziały Kolarzy TG

Kończąc te rozważania dotyczące zainteresowań przedsiębiorców, wydaje się że i do tego grona należy zaliczyć działania artystów. W styczniu 1876 roku we Lwowie „*Yelociped – Polka, nowy utwór muzyczny p. Babetty Geislenerowej, odegrany na jednej z ostatnich prób tańców karnawałowych, wyszedł z druku*”. Natomiast w lutym 1896 roku w czasie balu lwowskich kolarzy kapelmistrz Roli odegrał „*galop towarzystwu cyklistów poświęcony*”. Dwa lata później w specjalistycznym „*Kole*” drukowano komedię w odcinkach – „*Rower swatem*”, co prasa skomentowała jako: „*Nowy rodzaj literatury*”²⁹.

Kobiety. Do pierwszej przejażdżki kobiety na rowerze w Galicji doszło w 1887 roku, o czym tak doniosła prasa krakowska z 9 września: „*Wczoraj wieczorem widzieliśmy jedną damę w towarzystwie mężczyzny używającą przejażdżki na podwójnym trycyklu po rynku*”. Natomiast już w 1892 roku, Krakowski Klub Cyklistów, jak podaje R. Wasztyl, zrzeszał panie. Wraz ze wzrostem liczebności kolarzy, wzrastała liczba jeżdżących kobiet. Do końca 1895 roku nie natrafiono na żadne informacje o ich liczebności. W 1896 roku podano, że we Lwowie było ich 15. Najprawdopodobniej niewiele mniej było ich w Krakowie. Stąd nie dziwi następujący komentarz prasy, z 1897 roku: „*ledwie szczupła garstka dam oddaje się temu pięknemu sportowi*”³⁰.

Powodów tej „*szczupłości*” było kilka. Zdarzało się, iż księża piętnowali cyklistki, zadając retoryczne pytania o cel ich wspólnych wycieczek z mężczyznami. Stawały się także przedmiotem najróżniejszych dowcipów i drwin, np.: w satyrycznym piśmie „*Śmigus*” znalazł się wierszyk „*Cyklistki*”:

*Dziwem zajęty naród wszystkich,
Uwielbienia hymny pieje
Powstał bowiem ród cyklistek,
Nowe budząc wnet nadzieje.*

*Nas jednakże mimo woli
Lęk o populację mamy:*

„*Sokół*” w Krakowie, Lwowie, Rzeszowie, Samborze, Tarnowie i Wadowicach, Turystycznego Klubu Cyklistów ze Stanisławowa, Towarzystwa Młodzieży Cyklistów, Akademickiego Klubu Cyklistów, Towarzystwa Kolarzy Wyciągowców, na ten temat czytaj: „*Koło*” 1895, nr 1–14, 16, 18, 22; 1896, nr 1, 7, 14–15; 1897, nr 2, 4–7, 9–14, 18, 21, 23–24; 1898, nr 1–9, 11, 13–14, 18–24; 1899, nr 1–6, 9–14, 18–19, 21–23.

²⁹ „*Gazeta Lwowska*” 1876, nr 8, s. 3; 1896, nr 31, s. 2; „*Gazeta Narodowa*” 1896, nr 33, s. 3; nr 39, s. 3, „*Słowo Polskie*” 1897, nr 244, s. 2.

³⁰ „*Nowa Reforma*” 1887, nr 98, s. 3; „*Kurier Krakowski*” 1887, nr 205, s. 2; R. Wasztyl, *Kolarstwo krakowskie...*, s. 66; „*Czas*” 1893, nr 247, s. 2; „*Głos Narodu*” 1893, nr 1, s. 10, „*Gazeta Lwowska*” 1896, nr 234, s. 4; „*Dodatek do Kuriera Lwowskiego*” 1896, nr 285, s. 2; „*Koło*” 1897, nr 13, s. 143. Na temat rozprzestrzenienia się zainteresowań rowerem wśród galicyjskich pań, patrz: „*Głos Podtatrzański*” 1900, nr 3, s. 3; „*Kurier Rzeszowski*” 1897, nr 4, s. 2; „*Kurier Stryjski*” 1895, nr 8, s. 3; „*Pogoń*” 1897, nr 23, s. 3; B. Czapik, *Dzieje Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Wadowicach na tle rozwoju kultury fizycznej w latach 1887–1919*, mpis pracy dr, AWF, Kraków 1993, s. 114.

*Gdy się każda z domu „rozkołi”
Co się stanie z... nadziejami?*³¹.

Zdarzało się też, iż pouczano kobiety, wskazując im odpowiedni strój do jazdy na rowerze. Przykładowo w felietonie „Szkice Lwowskie” z „Kołą” z 15 czerwca 1897 roku pisano:

[...] niewłaściwością są [...] kapelusze, [...] następnie suknie za długie, [...] natomiast suknie za krótkie i za lekkie, są jeszcze mniej stosowne, [...] wreszcie przeciw kostiumom cykli stek używających długich szarawarów w rodzaju męskich – musimy najsilniej wystąpić, [...] widok [...] cyklistek w wąskich szarawarach robi nieestetyczne przykre wrażenie [...]. Każda szanująca swą godność i stosownie ubrana cyklistka, powinna mieć:

- a) średniej długości suknię z lżejszej wełnianej materii koloru ciemnego, pod spód nie powinno się brać białych ani kolorowych spódniczek,
- b) trykot ciemny (lub obcisłe spodnie) jak do konnej jazdy,
- c) czarne pończochy,
- d) maty rondowy, wstążką opasany kapelusik (i welonik, jeśli która z pań bez niego obejść się nie może),
- e) wygodne i lekkie buciki na niskich obcasach, wreszcie
- f) każda z pań powinna używać zamiast gorsetu, tak zwanego leniuszka (półgorsetu bez brykli)³².

Prawdopodobnie, wspomniany stosunek niektórych księży, drwiny z cyklistek, piętnowanie ich stroju do jazdy, były powodem tego, że generalnie kobiety w Galicji nie przekonały się do tego pojazdu. Ponadto nie można zapominać o panujących zwyczajach, a przede wszystkim o roli jaką kobieta pełniła w społeczeństwie w XIX wieku.

Pedagodzy. Do końca XIX wieku tylko we Lwowie, tutejsi pedagodzy zgodzili się na prowadzenie zajęć z jazdy na rowerze. W czterech gimnazjach i jednej szkole realnej prowadzono zajęcia z jazdy na rowerze, a objęto tym nauczaniem co najmniej 100 uczniów – łącznie we wszystkich szkołach. O prowadzeniu nauczania jazdy w krakowskich szkołach żadne ze sprawozdań nie wspomina. Przyczyn takiego stanu

³¹ „Śmigus” 1896, nr 11, s. 2. Wzmianka o stosunku księży do cyklistek pochodzi z wywiadu autora z Bronisławą Wandą Jagielską, urodzoną w 1908 roku w Stanisławowie i tam mieszkającą przed II wojną światową. Jej ojciec, kupiec Edward Jan Kanty Kolessa (ur. 23. 08. 1870 roku, zm. w Krakowie w 1947 roku), był znanym kolarzem stanisławowskim. Wuj Edwarda, bankier Teofil Kwiatkowski, był natomiast prezesem TG „Sokół” w Stanisławowie w końcu XIX wieku. Oni to zapoznawali B. Jagielską z dziejami miejscowego kolarstwa.

³² „Kolo” 1897, nr 12, s. 129. Na ten sam temat czytają: *Panie a sport kołowy*, „Gazeta Lwowska” 1895, nr 173, s. 6; *Strój męski i cyklistki*, „Gazeta Narodowa” 1895, nr 248, s. 3; 1896, nr 99, s. 2; 1897, nr 177, s. 1; *Kolo – a kobieta*, „Kolo” 1895, nr 4, s. 50; nr 5, s. 61; 1896, nr 7, s. 69; 1897, nr 14, s. 162; *Pod znakiem koła*, „Słowo Polskie” 1897, nr 92, s. 4; *Damy sportowe*, „Słowo Polskie” 1898, nr 173, s. 5; 1900, nr 486, s. 2.

należy poszukiwać w stosunku miejscowego grona pedagogicznego do uczniów – cyklistów. Jeszcze w 1907 roku krakowski c. k. inspektor szkolny w te słowa zwrócił się do profesora krakowskiego gimnazjum – Rudolfa Wacka³³:

[...] te dalekie wycieczki pańskie z uczniami na rowerach, to opiekowanie się tymi „atletami”, to interweniowanie w sprawie tego ucznia z 5-tej klasy – jakiegoś Beka czy „Byka” – to tylko popieranie włóczęgostwa i lenistwa: my byków w szkole nie potrzebujemy. To tylko demoralizacja młodzieży. Nie zapominaj pan, iż jesteś pedagogiem.

Na początku XX wieku, dla wielu nauczycieli ćwiczenia sportowe i turystyka były postrzegane jako marnowanie czasu młodzieży, nawet opinie ówczesnych nauczycieli gimnastyki były podobne: „*dostaną jeszcze zapalenia płuc – wszak tu w zakładzie mają salę gimnastyczną, mają „rek” – czy im to za mało?*”³⁴.

Obywatele. Stosunek obywateli miast stołecznych był raczej negatywny, co prawda nie dochodziło tu do rozbojów dokonywanych na kolarzach, jak miało to miejsce na prowincji³⁵, ale spotykały ich tu różne incydenty. Ich powodem często była „*złość ludzka*” objawiająca się różnorodnie. W Krakowie kolarz był „*przyjmowany przez ulicę okrzykami „diabeł”, „wariat”, szczuty psami, obrzucany cegłą i kamieniami, napastowany drągami*”, a np. przyjeżdżający do Lwowa chłopci uderzali „*diaka*” *batem podczas przejazdu koło furmanki*”. Ale często też w stołecznej prasie można było i odszukać takie komentarze:

[...] powszechnie to wiadomą rzeczą że cyklistom, przynajmniej wedle ich własnego wyobrażenia, „wszystko wolno”. Aby uniknąć więc „dzikich” pretensji, jakie uczuwają do nich ludzie poziomi, pełzający wolnym chodem po ziemi powinno się dla nich wydać

³³ R. Wacek (1883–1956) – jeden z najwybitniejszych działaczy galicyjskiego i polskiego ruchu sportowego. Organizator oraz popularyzator kolarstwa w Krakowie i Lwowie, profesor gimnazjalny; dziennikarz i publicysta sportowy. Poprowadził najgłośniejsze wycieczki rowerowe początku XX wieku w Galicji, w 1913 do Hiszpanii i w 1914 do Anglii i Norwegii, z których ogłosił drukiem wspomnienia: *Rowerem po Europie*, Lwów 1925; *Do Anglii i Norwegii rowerem*, Lwów 1927. Szerzej na ten temat, patrz: M. Słoniewski, *Wacek Rudolf*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1990, nr 4, s. 118–120.

³⁴ E. Cenar, *Statystyka gimnastyki, gier i ćwiczeń sportowych w szkołach średnich (zestawienie z r. 1897/8)*, „Przewodnik Gimnastyczny” 1899, nr 3, s. 27–28; R. Wacek, *Wspomnienia sportowe*, Opole 1948, s. 9, 14.

³⁵ Przykładowo „Pogoń” z lipca 1896 roku (nr 30, s. 6) doniosła: „*Dwaj cykliści tarnowscy, powracający z Dunajca do miasta, napadnięci zostali przez kilku podochoconych rzemieślników i pokaleczeni*”, a „Słowo Polskie” w 1898 roku (nr 224, s. 3) podało: „*np. na drodze gródeckiej parobczaki, potracając się wzajemnie z rozmysłu, tak aby uderzyć o jadącego cyklistę, gdy kolarz zwrócił im na to uwagę, posypie się za nim grad kamieni, że trudno wrócić bez rozbitej głowy. Na drodze do Lubienia inaczej zabawia się wiejska młodzież. Otóż tam, układają na drodze umyślnie podwójne, a niekiedy potrójne sznurki z kamieni o ile możliwości ostrych. Cyklista przejeżdżający tedy szybko, gdy wjedzie w taką pułapkę, musi pneumatyki przedziurawić, skutkiem czego następuje wystrzał jak z pistoletu, a towarzyszy mu głośny śmiech ukrytej w lesie młodzi, zadowolonej z dokonanego dzieła*”.

przepisy następujące: 1) Każdy przechodzień powinien być zaopatrzony w dzwonek, albo róg sygnałowy i dzwonić w czasie przejścia przez ulicę, jeżeli tylko spostrzeżę z daleka cyklistę. 2) W nocy każdy przechodzień powinien być zaopatrzony w latarkę zapaloną. 3) Cała okolica powinna być wyrównana, aby cyklista nie potrzebował wspinać się po górach. 4) Przechodnie powinni chodzić środkiem ulicy, aby cykliści mogli swobodnie jeździć po chodnikach. 5) Każdy przechodzień, spotkany na chodniku, winien zapłacić karę do 40 koron. 6) Każdy przechodzień, który skutkiem własnej nieostrożności spowoduje wypadek i narazi cyklistę na przejechanie go, ulega karze powyższej. 7) Każdy właściciel psów i kur, któryby cykliści przejechali, będzie surowo karany. 8) Wszyscy chodzący pieszo winni posiadać numery i płacić podatki³⁶.

Przez zacytowane uwagi przebija niechęć do kolarzy; wprawdzie zachowanie cyklistów nie było idealne i sporo racji należy oddać dziennikarzowi „Kuriera Lwowskiego”, ale z drugiej strony wielu mieszkańców nie jeżdżących na rowerze, nie mogło pogodzić się ze zmianami jakie zachodziły w ich otoczeniu, jak zmieniał się ruch uliczny, jak rower stał się w krótkim okresie przedmiotem nieomal powszechnego użytku i ta nieumiejętność akceptowania zmian była podstawą konfliktów. Nawet używanie dzwonka przez rowerzystów (notabene regulaminy nakazywały dzwonienie) było negatywnie odbierane. Piesi uważali, że są „dzwonkiem ustawicznie ploszeni [...] jak przed psem wściekłym”³⁷.

Zakończenie. Kończąc należy przede wszystkim pamiętać, że przedstawione powyżej rozważania, na temat stosunku administracji, czy mieszkańców stołecznych miast Galicji do kolarstwa, to nie tyle stosunek do nowej dyscypliny sportu, co przede wszystkim do – postępu technicznego w ogóle. Dlatego analizując podejście różnych grup społecznych, czy organów państwowych do roweru należy mieć w pamięci, że ten jednoślad jest tu symbolem nowości. Rozpatrując zatem powiązania pomiędzy ruchem sportowym wywołanym przez welocyped, a społeczeństwem możemy zaobserwować jak ono nastawione było do tego progresu. Rower jest tu tylko symbolem ułatwiającym, ale też i niestety po części upraszczającym te wzajemne zależności.

Pojawiający się w XIX wieku rower stał się poważnym wyzwaniem dla administracji i społeczeństw stołecznych miast Galicyjskich. Od samego początku jego pojawienia się można zauważyć różne do niego podejście. Dotyczyło to zarówno mieszkańców jak i organów administracji. Jeśli idzie o społeczeństwa to wydaje się, że bardziej otwarci na nowinki byli mieszkańcy Lwowa. Prasa krakowska, która była jednak reprezentantką mieszkańców, z większym dystansem odniosła się do tego jednoślada. Właśnie w stolicy Galicji wprowadzono zajęcia z jazdy na rowerze do szkół czego nie próbowano pod Wawelem. Ponadto nad Wisłą doszło do rozboju dokonanego na cyklicie i tutaj wrogo się do nich odnoszono, co z kolei raczej nie występowało w drugim ośrodku. Mimo to jednak, to w Krakowie po raz pierwszy

³⁶ *Rekurs KKC z roku 1892...*, s. 11; „Słowo Polskie” 1898, nr 224, s. 3; „Kurier Lwowski” 1896, nr 236, s. 5.

³⁷ „Kurier Lwowski” 1895, nr 174, s. 3.

kobiety wsiadły na ten pojazd i pierwsze wyjechały na wycieczkę, a tutejsza prasa życzliwszym okiem odnosiła się do nich. To w Krakowie zawiązano pierwsze stowarzyszenie kolarzy i na jego wzorcach bazowało późniejsze lwowskie. Wydaje się więc, że powodem takiego stanu mogła być większa rozpiętość skrajnych postaw wśród społeczeństwa krakowskiego w porównaniu z lwowskim. Prawdopodobnie w stolicy te różnice były mniejsze, a postawy skrajne nie tak radykalne jak w Krakowie, oczywiście w odniesieniu do nowinek z zakresu sportu. Kraków raczej wyznaczał kierunek działań, za nim dopiero podążał Lwów.

Jeżeli wyraźnie się rysują różnice w społecznym odbiorze tego wynalazku to w ekonomicznym nie są już tak ostre. Jest to raczej zrozumiałe, gdyż głównym celem tej działalności jest wypracowanie zysku. Wprawdzie w prowadzeniu interesu przez krakowskich właścicieli nie widać takiego rozmachu i różnorodności jak we Lwowie, ale jest to zrozumiałe biorąc pod uwagę wielkość tych miast. Generalnie jednak można stwierdzić, że w tej działalności daje się zaobserwować dominację Lwowa nad drugim stołecznym ośrodkiem.

W przypadku organów administracji także raczej nie widać różnic w działalności, wprawdzie inspirowane były z Wiednia, ale dotyczy to raczej późniejszego okresu. Jedne i drugie z początku podchodziły do tego wynalazku sceptycznie – ograniczały możliwości poruszania się po mieście pierwszym cyklistom. A pierwsze regulaminy jazdy wyraźnie faworyzowały lobby konno – drożkarskie. Dopiero z czasem przeszły na pozycje neutralne, a nawet życzliwe.

Artur KUREK
Cracow

THE ADMINISTRATION AND SOCIETIES OF L'VIV AND CRACOW AND BICYCLE SPORTS OF THE 19th CENTURY – AN ATTEMPT TO GRASP THE TENDENCY

The appearance of a bicycle in the second half of the 19th century became a challenge to the city authorities and inhabitants of L'viv and Cracow. L'viv inhabitants appeared to be more open to a transport novelty. However, the use of bicycles on streets of Cracow acquired an organized form more quickly than in L'viv. The reaction of inhabitants of two largest Galician cities to the appearance of a bicycle reflected not so much their attitude to new sports, as their attitude to technical progress in general.

Key words: Galicia, L'viv, Cracow, sport, bicycle.