

T. XXVIII (2025) Z. 3 (79)  
ISSN 1509-1074  
10.24425/rhpp.2025.156199

ROCZNIK  
HISTORII PRASY POLSKIEJ

The image of the woman  
cyclist in the earliest  
19th-century Polish cycling  
magazines (*Cyklista* and *Koło*)

**Wizerunek cyklistki  
na łamach pierwszych  
polskich czasopism  
rowerowych z XIX w.:  
„Cyklista” i „Koło”**

Instytut Nauk o Informacji  
Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej  
w Krakowie  
ul. Podchorążych 2  
PL 30-084 Kraków  
e-mail: [bozena.jaskowska@uken.krakow.pl](mailto:bozena.jaskowska@uken.krakow.pl)  
<https://orcid.org/0000-0002-7484-3161>

**Bożena  
JASKOWSKA**

KEY WORDS:  
19th-century sports press, history of the bicycle,  
cycling magazines, female cyclists,  
women's emancipation

SŁOWA KLUCZOWE:  
cyklistka, czasopisma rowerowe, czasopisma sportowe,  
historia roweru, prasa sportowa, rowerzystka

## Streszczenie

Wynalezienie roweru oraz jego popularyzacja pod koniec XIX w. było istotnym wydarzeniem w kontekście społecznym, sportowym i obyczajowym. Rower odegrał znaczącą rolę w emancypacji kobiet — dał kobietom możliwość uzyskania mobilności, niezależności oraz wyzwolenia się ze skostniałych norm społecznych. Zapewniał większą swobodę w przemieszczaniu i równocześnie stał się narzędziem metaforycznego wyzwolenia z konwenansów i ograniczeń, również w znaczeniu dosłownym: uwolnił kobiety z gorsetów. W artykule podjęto próbę analizy tych zmian w oparciu o zawartość pierwszych polskich czasopism rowerowych: warszawskiego „Cyklisty” (1895–1898) i lwowskiego „Koła” (1895–1898). Scharakteryzowano wizerunek kobiety cyklistki, koncentrując się na takich aspektach, jak odbiór społeczny, moda rowerowa, uczestnictwo kobiet w wyścigach oraz cyklistka będąca źródłem inspiracji twórczej. Czasopisma rowerowe XIX w. odegrały istotną rolę w promowaniu aktywności sportowej wśród kobiet, ale równocześnie bardzo często utrwały istniejące stereotypy i konwenanse społeczne.

## Summary

The invention and popularization of the bicycle by the end of the 19th century was a significant event in social, sporting, and cultural contexts. The bicycle played a pivotal role in the emancipation of women — it provided women with the means to achieve mobility, independence, and liberation from rigid societal norms. It offered greater freedom of movement and simultaneously became a symbol of liberation from traditional conventions and constraints. In the literal sense, it freed women from corsets. This article attempts to analyze these transformations by analyzing the content of the first Polish cycling magazines, the Warsaw-based *Cyklista* [*The Cyclist*] (1895–1898) and the Lwów-based *Koło* [*The Wheel*] (1895–1898). The study reconstructs the image of the female cyclist by examining the reactions to the new trend, the cycling fashion, the debates about women's participation in races, and the adoption of the female cyclist as a source of creative inspiration. While the 19th-century cycling magazines played a significant role in promoting sports activity among women, often enough they also reinforced traditional stereotypes and social conventions.

„Myślę, że rower zrobił więcej dla emancypacji kobiet niż cokolwiek innego na świecie. Zatrzymuję się i cieszę się za każdym razem, gdy widzę kobietę na rowerze. Rower daje kobiecie poczucie wolności i samodzielności. Sprawia, że czuje się tak, jakby była niezależna”<sup>1</sup> — słowa Susan B. Anthony, znanej sufrażystki wypowiedziane w 1896 r. w wywiadzie dla „New York Word” idealnie przedstawiają rolę roweru w przemianach społecznych i kulturowych pod koniec XIX w. Pozwalają również lepiej zrozumieć znaczenie ówczesnej prasy w popularyzowaniu jazdy na rowerze wśród kobiet.

Historia roweru i rozwijająca od końca XIX w. pasja kolarstwa to wyjątkowa opowieść nie tylko o zmyśle konstruktorskim, kreatywności w udoskonalaniu maszyny na dwóch kółkach oraz o rekreacji zdrowotnej i narodzinach nowej dyscypliny sportowej. To także opowieść o przemianach społecznych i kulturowych, odwadze, otwartości i przełamywaniu barier. Rower odegrał ważną rolę w ruchu na rzecz emancypacji, oferując kobietom mobilność, niezależność i wyzwolenie się ze skostniałych norm społecznych. Zapewniał im większą swobodę w przemieszczaniu i równocześnie stał się narzędziem metaforycznego wyzwolenia z konwenansów i ograniczeń, dosłownie uwalniając je z ciasnych gorsetów i ciężkich sukien. Rower stał się symbolem odwagi, wolności i niezależności kobiet. Maszyna w założeniu prosta, wykorzystująca podstawowe prawa fizyki oraz możliwości ludzkiego ciała, okazała się znaczącym wynalazkiem w kontekście społecznym, obyczajowym, politycznym i sportowym. Procesom tym, w zasadzie od początku powstania roweru, towarzyszyła prasa. Czy i jak te przemiany zostały odzwierciedlone na łamach pierwszych polskich czasopism rowerowych? Jak przedstawiano i postrzegano cyklistki na łamach prasy rowerowej? Czy prasa zachęcała kobiety do sportu? W niniejszym artykule podjęta zostanie próba odpowiedzi na te pytania<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> S.B. Anthony, N. Bly, *Champion of her sex*, „New York Word” 1896, February 2.

<sup>2</sup> Wybrane fragmenty artykułu zawarte są oraz rozwinięte w monografii autorstwa piszącej te słowa: „Cyklista” (1895–1898). *Z dziejów polskich czasopism rowerowych*, Kraków 2024, 208 ss.

## „Cyklista” i „Kolo” — pierwsze polskie czasopisma rowerowe

W literaturze prasoznawczej nie występowała do tej pory kategoria czasopism rowerowych czy prasy kolarskiej. *Encyklopedia wiedzy o prasie* wymienia prasę sportową, definiując ją jako ogół gazet i czasopism poświęconych w całości lub w znacznej części problematyce sportowej oraz rozróżnia pisma ogólnosportowe oraz pisma sportowe specjalistyczne poświęcone jednej dyscyplinie sportu lub grupie dyscyplin pokrewnych<sup>3</sup>. W oparciu o tę definicję, a także kierując się wnioskami wyciągniętymi z badań własnych, mianem prasy kolarskiej (rowerowej) określić można segment prasy sportowej specjalistycznej, który skupia się na pogłębianiu i szerzeniu wiedzy o kolarstwie. W przeciwieństwie do czasopism sportowych ogólnych pisma kolarskie poświęcone są wyłącznie tej dyscyplinie. Adresuje się je do entuzjastów dwóch kółek oraz innych osób zainteresowanych jazdą na rowerze, uprawiających kolarstwo lub związanych z branżą rowerową (np. projektanci, producenci, dystrybutorzy, sprzedawcy, serwisanci itp.). Czasopisma kolarskie dostarczają informacji o przebiegu imprez rowerowych i wynikach sportowych, zawierają materiały edukacyjne i metodyczne z zakresu kolarstwa, a także posiadają warstwę publicystyczną i ewentualnie rozrywkową. Jedną z cech prasy rowerowej — co szczególnie widać w ujęciu historycznym — jest również jej zaangażowanie w organizację imprez sportowych i wyścigów. Pierwsze kolarskie długodystansowe wyścigi, tzw. klasyki, inicjowane były przez redakcje prasowe, np. za wyścigiem Paris – Brussels w 1893 r. stało czasopismo „La Bicyclette”, a legendarny wyścig Paris – Roubaix po raz pierwszy odbył się m.in. dzięki zaangażowaniu redaktorów „Le Vélo”. Czasopisma kolarskie rozwijały od drugiej połowy XIX w. w różnych kontekstach społecznych oraz uwarunkowaniach gospodarczych i politycznych. Nie tylko odegrały znaczącą rolę w upowszechnianiu jazdy rowerem oraz w popularyzacji kolarstwa w wydaniu wyczynowym, ale pośrednio wpłynęły także na szereg zmian społecznych i światopoglądowych.

Za pierwsze europejskie czasopismo poświęcone tematyce rowerowej należy uznać francuski periodyk „Le Vélocipède”, który ukazał się w październiku 1868 r. w Foix<sup>4</sup>. Następnie w marcu 1869 r. w Grenoble opublikowany został dwumiesięcznik „Le Vélocipède”. Pismo to przetrwało jednak niecałe trzy miesiące. Zdecydowanie bardziej popularnym i znaczącym pismem okazał się dwutygodnik „Le Vélocipède Illustré”, który pojawił się na rynku 1 kwietnia 1869 r. i ukazywał się

<sup>3</sup> H. M., *Prasa sportowa*, [w:] *Encyklopedia wiedzy o prasie*, red. J. Maślanka, Wrocław 1976, s. 187–188.

<sup>4</sup> Badacze wskazują jednak, że tytuł jest mylący i nie odzwierciedla zawartości pisma. Nazwa „Le Vélocipède” została wykorzystana celowo, by uzyskać licencję wydawniczą. Zob. Á.J. Herráez Pinedo, *La lengua del ciclismo en francés: análisis semántico y lexicológico*, Madrid 2005, s. 21.

w latach 1869–1872 oraz 1890–1892. Twórcą i redaktorem „Le Vélocipède Illustré” był pionier dziennikarstwa sportowego i późniejszy sekretarz Viktora Hugo Richard Lesclide. W latach 1880–1886 wychodził we Francji dwumiesięcznik „Le Sport Vélocipédique”, ale to gazetę „Le Vélo” (1892–1904), na której łamach sport i kolarstwo przeplatało się z polityką, uważa się za najważniejszą i najpopularniejszą gazetę sportową wydawaną wówczas we Francji. Innym znaczącym tytułem był, popularyzujący turystykę rowerową, miesięcznik „Le Véloce-Sport” pod redakcją Fernanda de Lados, ukazujący się w latach 1885–1897. Warto również wspomnieć o wydawanym w Paryżu, ilustrowanym pięknymi rycinami, tygodniku „Le Cycle” (1891–1897), w którym od roku 1895 utworzono dział poświęcony kolarstwu kobiecemu, a także o tytułach „La Bicyclette” (1892–1895) i „Paris-Vélo” (1893–1897) redagowanych przez Louisa Minarta.

W Anglii pionierem prasy kolarskiej był „The Bicycle Journal”, ukazujący się w latach 1876–1878, ale już wkrótce pojawiło się wiele innych periodyków tematycznych. Warto wymienić m.in. powstały w 1878 r. tygodnik „Cycling”, który w roku 1896 osiągnął rekordową sprzedaż 41 tys. egzemplarzy<sup>5</sup> i który (pod zmiennymi od 1957 r. tytułami) ukazywał się aż do roku 1986, a także inne periodyki, takie jak „Bicycling News” (1891–1939), „The Hub” (1871–1919) czy wychodzący pod zmiennymi tytułami prasowy organ brytyjskiego stowarzyszenia Bicycle Touring Club (od 1878 jako „BTC: 1st Monthly Circular”). Źródła podają, że w Anglii w okresie 1870–1900 ukazywało się ponad trzydzieści tytułów czasopism rowerowych<sup>6</sup>.

W Niemczech, według B. Tuszyńskiego, pod koniec XIX w. ukazywało się trzynaście periodyków kolarskich wydawanych i finansowanych przez towarzystwa i kluby sportowe, a także fabryki rowerów<sup>7</sup>. Wśród tych czasopism warto wymienić: dwutygodnik „Der Deutsche Radfahrer” (1889–1935) — organ prasowy niemieckiej organizacji Allgemeine Radfahrer-Union, „Radfahrer-Zeitung” (1892–1894), „Sächsische Radfahrer-Bundes-Zeitung” (1894–1897) oraz „Sächsische Radfahrer-Zeitung” (1897–1904).

W Ameryce pierwszy numer miesięcznika „The Velocipedist”, redagowany przez W. Chestera Kinga i wydawany przez Pickering and Davis, fabrykę produkującą pierwsze dreźny, ukazał się w lutym 1869 r. Nie wychodził jednak długo, wyszły jedynie trzy numery, ostatni opublikowano w kwietniu 1869 r.<sup>8</sup>. W okresie popularności bicykli (tj. rowerów z wielkim przednim kołem) ukazywały się dwa tytuły: „American Bicycling Journal” (1877–1879) i „Bicycling World” (1879–1890,

<sup>5</sup> D. Rubinstein, *Cycling in the 1890s*, „Victorian Studies” 1977, nr 1, s. 49.

<sup>6</sup> E. Chen, „The Hate that Changed”: *Cycling Romance and the Aestheticization of Women Cyclists*, „Victorian Periodicals Review” 2019, t. 52, nr 3, s. 489–517.

<sup>7</sup> B. Tuszyński, *Sprintem przez prasę sportową*, Warszawa 1975, s. 34.

<sup>8</sup> C. Sweet, *A Comprehensive Bibliography of Nineteenth-Century Bicycling Periodicals*, „American Periodicals: A Journal of History & Criticism” 2019, t. 29, nr 1, s. 76–95.

pod zmieniającymi tytułami). Sytuacja na rynku czasopism zdecydowanie ożywiła się po roku 1880, kiedy powstało stowarzyszenie League of American Wheelmen (LAW), które wydawało wiele tytułów, a także okresowo przejmowało inne periodyki i czyniło je swoimi organami prasowymi. Tytuły związane z LAW to m.in. „The Bicycling Word”, „The Wheel”, „Amateur Athlete”, „Cyclist and Athlete” oraz „Good Roads”. Dynamikę zmian oraz popularność amerykańskiej prasy kolarskiej w XIX w. obrazują statystyki i liczby przywołane przez badaczy oraz prasoznawców. Według autora bibliografii *American and Canadian 19th Century Cycling Periodicals* w Stanach Zjednoczonych do końca XIX w. ukazywało się 76 periodyków poświęconych tematyce rowerowej<sup>9</sup>. Zdaniem Ch. Sweeta, tytułów tych było jeszcze więcej — zebrana bibliografia wykazuje 112 pozycji<sup>10</sup>.

Pisma o tematyce rowerowej ukazywały się także w Rosji, Danii i innych krajach, a od 1895 r. również na ziemiach polskich. W tym bowiem roku ukazały się dwa czasopisma sportowe poświęcone promowaniu ówczesnego kolarstwa. W marcu 1895 r. wydano we Lwowie „Koło. Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu”, którego twórcą był znany i ceniony działacz sportowy, jeden z pierwszych publicystów sportowych Kazimierz Hemerling, a 3 września tego samego roku w Warszawie ukazał się pierwszy numer czasopisma „Cyklista: tygodnik specjalnie sportowi cyklowemu poświęcony”. Jego redaktorem i wydawcą był Franciszek Karpiński, a pismo drukowano w drukarni Jana Lepperta i S-ki.

Dwutygodnik „Koło” ukazywał się od marca 1895 do września 1899 r., 1. i 15. dnia każdego miesiąca, drukowano go w drukarni Z. Golloba we Lwowie, każdy zeszyt, uwzględniając reklamy, obejmował ok. 10–12 stron. Strukturę wydawniczą pisma przedstawiono w tabeli 1. Winiętę tytułową tworzył obraz pięciu ubranych na sportowo rowerzystów dynamicznie jadących za sobą z górki; pierwszy z nich jedną ręką trzymał kierownicę, drugą wznosił do góry w geście radości, motywacji i przywództwa. Jak zauważa Cz. Michalski, edytorski poziom tego fachowego dwutygodnika był bardzo wysoki, a problematyka pisma niezwykle bogata<sup>11</sup>. Nic dziwnego, pismo redagowane było przez prawdziwego pasjonata dwóch kółek — Kazimierza Hemerlinga, który już wcześniej, bo w 1894 r., opracował *Podręcznik dla kolarzy* wydany nakładem Wiktora Bergera<sup>12</sup>, a rok później wydał „Koło”. *Kalendarzyk sportowy dla kolarzy na 1895 rok* nakładem drukarni Z. Golloba<sup>13</sup>. K. Hemerling, pedagog, publicysta, podróżnik rowerowy, uważany jest za jednego z pierwszych polskich dziennikarzy sportowych. Zamierzeniem K. Hemerlinga było zjednoczenie całego polskiego ruchu rowerowego w jednym związku, co znajdowało odzwiercied-

<sup>9</sup> J.L. Weiss, *American and Canadian 19th Century Cycling Periodicals*, 2021–2024.

<sup>10</sup> C. Sweet, *A Comprehensive Bibliography...*, s. 90–95.

<sup>11</sup> Cz. Michalski, *Prasa sportowa Lwowa*, [w:] *Kraków – Lwów. Książki, czasopisma, biblioteki XIX i XX wieku*, t. 5, red. J. Jarowiecki, Kraków 2001, s. 581–588.

<sup>12</sup> K. Hemerling, W. Berger, *Podręcznik dla kolarzy*, Lwów 1894.

<sup>13</sup> K. Hemerling, „Koło”. *Kalendarzyk sportowy dla kolarzy na 1895 rok*, Lwów 1895.

lenie w poruszanej na łamach pisma tematyce. „Koło” publikowało wiele treści zarówno o klubach rowerowych z Galicji, jak również o Warszawskim Towarzystwie Cyklistów, było także szeroko kolportowane na ziemi Królestwa Polskiego<sup>14</sup>. W programie pisma napisano:

Już dlatego samego daje się odczuwać potrzeba jakiegoś łącznika, jakiegoś organu, w którym my, kolarze, moglibyśmy się dzielić nawzajem naszymi myślami, wrażeniami i potrzebami. A cóż dopiero, gdy zważymy inne przyczyny! [...] Jako najgłówniejszy plan postawiliśmy sobie czynić usiłowania w celu tworzenia klubów poszczególnych kolarzy na prowincjach i utworzenia generalnego związku wszystkich klubów sportowych, jakie od dawna istnieją u innych narodów za granicą i okazały się nader zbawienne i pożyteczne<sup>15</sup>.

Tabela 1

Struktura wydawnicza dwutygodnika „Koło”

Rok	Rocznik	Liczba numerów	Tytuł	Wydawca/redaktor	Uwagi
1895	1	1	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ Lwowskiego Klubu Cyklistów	Kazimierz Hemerling — wydawca, redaktor odpowiedzialny i właściciel	Objętość numerów: 10–12 stron Paginacja ciągła w obrębie rocznika
		2–24	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ Lwowskiego Klubu Cyklistów, Krakowskiego Klubu Cyklistów z r. 1892		
1896	2	1–24	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ urzędowy Lwowskiego K.C., Krakowskiego K.C., O.K.S. Lwowskiego	Kazimierz Hemerling — wydawca, redaktor odpowiedzialny i właściciel	Objętość numerów: 10–12 stron Paginacja ciągła w obrębie rocznika
1897	3	1–10	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ urzędowy Lwowskiego K.C., Krakowskiego K.C., O.K.S. Lwowskiego	Kazimierz Hemerling — wydawca, redaktor odpowiedzialny i właściciel	Objętość numerów: 10–12 stron Paginacja ciągła w obrębie rocznika
		11–24	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ urzędowy Lwowskiego K.C., Krakowskiego K.C., O.K.S. Lwowskiego i innych		
1898	4	1–24	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ urzędowy Lwowskiego K.C., Krakowskiego K.C., O.K.S. Lwowskiego i innych	Kazimierz Hemerling — wydawca, redaktor odpowiedzialny i właściciel	Objętość numerów: 10–12 stron Paginacja ciągła w obrębie rocznika

<sup>14</sup> P. Kubkowski, *Sprężyci: kulturowa historia warszawskich cyklistów na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 2018, s. 89.

<sup>15</sup> *Nasz program*, „Koło” 1895, nr 1, s. 1.

Tabela 1 cd.

Rok	Rocznik	Liczba numerów	Tytuł	Wydawca/redaktor	Uwagi
1899	5	1–24	Koło: pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu: organ urzędowy Lwowskiego K.C., Krakowskiego K.C., O.K.S. Lwowskiego i innych	Kazimierz Hemerling — wydawca, redaktor odpowiedzialny i właściciel	Objętość numerów: 10–12 stron Paginacja ciągła w obrębie rocznika

Źródło: opracowanie własne

„Koło” — o czym informował podtytuł — było oficjalnym organem Lwowskiego i Krakowskiego Klubu Cyklistów oraz Oddziału Kolarzy Lwowskich, a w późniejszych latach także innych stowarzyszeń. Czytelnik dwutygodnika otrzymywał różnorodne treści związane z kulturą kolarską. Przekrój problematyki zarysowany jest m.in. w spisach treści całych roczników stanowiących niejako indeks zawartości. Wymieniano tu *Artykuły treści beletrystycznej* (felietony i komentarze dotyczące aktualnych wydarzeń), *Artykuły z dziedziny sportu, higieny itp.* (np. rower w wojsku, rekreacja czy sport wyczynowy, rower a zdrowie, cyklistki), *Wycieczki i podróże* (relacje z wypraw rowerowych), *Z dziedziny techniki, fabrykacji i handlu* (informacje o sprzęcie, doniesienia o nowinkach technicznych), *Życiorysy znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych*, *Korespondencje* (doniesienia z wystaw, imprez, wydarzeń), *Wysięgi i rekordy* (sprawozdania z zawodów kolarskich na świecie i ziemiach polskich), *Kronika, Ruch Towarzystw* (informacje od klubów kolarskich z różnych miejscowości), *Kwestie kostiumowe* (strój rowerowy), *Inne sporty* (m.in. szermierka, łyżwiarstwo, wioślarstwo), *Literatura* (przegląd publikacji i prasy sportowej), *Humorystyka, Luźne myśli, Rubryki Klubowe*<sup>16</sup>.

Na łamach „Koła” oprócz tekstów autorstwa Kazimierza Hemerlinga (podpisującego się również inicjałami) publikowano teksty m.in. Stanisława Bala, Leona Baranowskiego, Jana Drohojowskiego, Dunina, Bolesława Dzieciołowskiego, Stanisława Fertnera, J. Fishera, Ludwika Hirsha, Hołyńskiego, Maksymiliana Hubera, Teodora Iwanowa, L. Jakubowskiego, Zygmunta Januszowskiego, Stanisława Kasprzyckiego, A. Korasiewicza, Teofila W. Kościołka, Waława Krzepowskiego, Henryka Kurza, Lityńskiego, Stanisława Majewskiego, Ludwika Mękoła, Władysława Mianowskiego, Bazylego Mokrańskiego, Wiktora Mozołowskiego, Stanisława Niementowskiego, A. Nikolajewa, Juliana Osińskiego, Jarosława Pieniążka, E. Pohla, Rembicza, P. Richtera, R.H. Rolf, Franciszka Rykowskiego, Jana Rzepeckiego, F.J. Sandeckiego, D. Sewera, Jana Stanisława Skrodzkiego, Władysława Szczurkiewicza, Antoniego Tucha, Stanisława Wierzbickiego, J. A. Wolskiego, Wiktora Wołczyńskiego, Jana Wondraczka, H. Zaleskiego, Józefa Zejdowskiego, Zygmunta Ziembickiego<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> *Spis rzeczy zawartych w roczniku II, „Koło” 1897, nr 1.*

<sup>17</sup> Jag-Nar, „Kolo”, [w:] *Bibliografia XIX wieku*, t. XVII, wyd. 2, Kraków 2000, s. 216.

Z artykułów publikowanych w dwutygodniku była prawdziwa pasja oraz żywe zaangażowanie w popularyzację i tworzenie kultury rowerowej na ziemiach polskich. Niestety, z biegiem czasu redakcja coraz częściej borykała się z problemami natury finansowej i organizacyjnej. W numerze 22. z 1899 r. K. Hemerling poinformował czytelników o zamknięciu pisma. „Robiliśmy z naszej strony wszystko, a nawet więcej jak było w naszej mocy, walczyliśmy wytrwale przez całych lat pięć, wszystko to jednak, wobec braku poparcia z Waszej strony, nie zdołało zapewnić pismu egzystencji”<sup>18</sup>. Ostatni, 24., numer dwutygodnika „Koło” opublikowano 20 grudnia 1899 r. Od czerwca 1900 do października 1901 r. K. Hemerling wydawał jako tygodnik „Gazetę Sportową: pismo ilustrowane poświęcone wszystkim gałęziom sportu”. Przedsięwzięcie to jednak upadło ze względu na słabe zainteresowanie odbiorców<sup>19</sup>.

Tygodnik „Cyklista” ukazywał się latach 1895–1898. Chodziło o popularyzowanie („szerokie rozpowszechnienie”) wiedzy o rowerze jako narzędziu, które sprzyja zdrowiu i kompleksowemu rozwojowi człowieka — „rozbudzanie i utrwalanie zamiłowania w sporcie kołowym”<sup>20</sup>. We wstępie do numeru pierwszego, redakcja odwołując się do powiedzenia „w zdrowym ciele zdrowy duch” stwierdza, że sport kołowy jest środkiem do dbania o zdrowie, zarówno jednostek, jak i całych społeczeństw. Zgodnie z zapowiedzią na łamach tygodnika miały się znaleźć informacje o rozwoju sportu rowerowego na świecie, o innowacjach z tego obszaru, a także porady i wskazówki treningowe oraz sprzętowe — „jednym słowem te wiadomości, które dla zdobycia nazwy dobrego sportsmana są nieodzowne, konieczne”<sup>21</sup>. Cel ukazywania się czasopisma jeszcze raz podkreślony został na początku 1896 r., gdy ogłaszając konkurs dla miłośników rekreacyjnej jazdy turystycznej, napisano: „jednym, z głównych celów, jaki sobie wytknęliśmy i do którego wytrwale dążymy, jest zjednanie sportowi naszemu jak największej liczby zwolenników i wyznawców”<sup>22</sup>. Czasopismo „Cyklista” ukazywało się jako tygodnik od 3 września 1895 do 4 kwietnia 1898 r. Na karcie tytułowej znajdowało się podwójne datowanie spowodowane różnicami między kalendarzem gregoriańskim a juliańskim. Tygodnik miał charakterystyczną niebieską okładkę, na której obu wewnętrznych stronach umieszczano reklamy. Winieta tytułowa była elegancka i stylowa oraz łączyła w sobie elementy dekoracyjne i informacyjne. W centralnym miejscu widoczny był rowerzysta trzymający rower i unoszący do góry lewą rękę w geście powitania lub celebrowania sukcesu. W tle znajdował się tor rowerowy na Dynasach, który zbudowano z inicjatywy Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów w 1892 r. — motyw ten (słusznie) sugerował powiązanie czasopisma z WTC. Pismo ukazywało się regularnie, co sobotę, łącznie wydano 134 numery. Strukturę ukazywania się tygodnika prezentuje tabela 2.

<sup>18</sup> K. Hemerling, *Od Redakcji*, „Koło” 1899, nr 22, s. 259.

<sup>19</sup> P. Kubkowski, *Sprężysci: kulturowa historia...*, s. 89.

<sup>20</sup> Redakcja, *Do czytelników*, „Cyklista” 1895, nr 1, s. 1.

<sup>21</sup> Redakcja, *Do czytelników...*

<sup>22</sup> *Od Redakcji. Konkurs dla turystów*, „Cyklista” 1896, nr 1, s. 1.

Tabela 2

## Struktura wydawnicza „Cyklisty”

Rok	Rocznik	Liczba numerów	Tytuł	Wydawca/redaktor	Uwagi
1895	1	1–4	„Cyklista. Tygodnik specjalnie sportowi cyklowemu poświęcony”	Franciszek Karpiński	Objętość numerów: 14–18 stron.
		5–14	„Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony”	Franciszek Karpiński	Dodanie materiału ilustracyjnego i fotograficznego. Objętość numerów: 12–16 stron; jedynie nr 14 składał się z 8 stron
1896	2	52	„Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony”	Franciszek Karpiński	Nr 1 o objętości 40 stron; pozostałe numery: 10–20 stron
1897	3	52	„Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony”	Franciszek Karpiński	Nr 1 o objętości 48 stron; pozostałe numery: 9–20 stron
1898	4	1–10	„Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony”	Franciszek Karpiński	Nr 1 o objętości 34 stron; pozostałe numery: 12–24 strony
		11–16	„Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi poświęcony”	Franciszek Karpiński	Objętość numerów: 16–24 stron

Źródło: opracowanie własne

Ciężar wydawania pisma spoczywał na barkach redaktora Franciszka Karpińskiego. Wśród innych autorów publikujących na łamach „Cyklisty” należy wymienić: Stanisława Lepperta, Mikołaja Poturaja, Jarosława Pieniążka, Mieczysława Horodyńskiego, korespondenta z Francji J.H. Aubry’ego, a także twórców treści literacko-rozrywkowych: Antoniego Orłowskiego i Artura Oppmana oraz odpowiedzialnego za rozwijającą się na łamach pisma z początkiem 1898 r. tematykę hipiczną Karola Karskiego. Wiele tekstów było anonimowych, podpisanych jako „Redakcja” lub „Cyklista”, a także sygnowanych pseudonimami (np. „Pedał”, „Velo”, „Panewka”, „Mil-es”, „War”, „Tandem”) itp.

Czytelnik „Cyklisty” dostawał szereg zróżnicowanych treści dotyczących rozwijającej się na świecie oraz na ziemiach polskich kultury kolarskiej. Na początku każdego zeszytu znajdowały się jeden lub dwa dłuższe teksty dotyczące aktualnych wydarzeń lub publikacje przeglądowe poświęcone konkretnemu zagadnieniu (np. rower a zdrowie, podatek od rowerów, sport na prowincji, wystawy światowe, cy-

klistki itp.). A w dalszej części tygodnika umieszczono ukazujące się z różną systematycznością tematyczne rubryki np. *Cyklista na wycieczkach* (relacje z podróży rowerowych), *Korespondencje Cyklisty* (informacje o bieżących wydarzeniach ze świata oraz ziem polskich dostarczane przez współpracowników pisma), *Raptularz Cyklisty* (m.in. kronika wydarzeń WTC, którego „Cyklista” był nieformalnym organem, informacje wyścigach rowerowych, rekordach), *Ostatnie wynalazki*, *Technika sportu* (porady dotyczące jazdy rowerowej i dbałości o sprzęt), *Inne sporty* (m.in. łyżwiarstwo, wioślarstwo, wyścigi konne, kręgle, tenis, automobile), *Gawędy starego cyklisty*, *Obieżyświaty*, *Nasi i Obcy Mistrze* (sylwetki sportowców), *Z przemysłu i handlu*, *Kartka śmiechu* (humor, wiersze, opowiadki). Drukowano również powieści w odcinkach. Wybrane treści wzbogacano o ilustracje, drobne winiety ozdobne oraz fotografie. Lektura tygodnika pozwalała więc kompleksowo i na bieżąco śledzić aktualne wydarzenia kolarskie na świecie i ziemiach polskich, pogłębiać wiedzę z zakresu sprzętu i nowinek technicznych, doskonalić umiejętności jazdy na rowerze oraz dokładnie wiedzieć, co się dzieje w Warszawskim Towarzystwie Cyklistów i innych zaprzyjaźnionych stowarzyszeniach.

Zmiana podtytułu „Cyklisty”, która nastąpiła wraz z 11. numerem 1898 r. i który od teraz brzmiał: „tygodnik ilustrowany sportowi poświęcony”, a także zmiana winiety tytułowej, z której zniknął wizerunek kolarza z rowerem, wskazywała na znaczące przeobrażenia tygodnika. Już w numerze 8. tego roku ukazała się informacja, że „działy innych sportów jak: koński, łyżwiarski, wioślarski, samochodowy itp. traktowane dotąd tylko obocznie, postanowiliśmy rozszerzyć i już dział sportu końskiego powierzyliśmy znanemu sportsmanowi panu Karolowi Karskiemu, tak że pismo nasze wkrótce wychodzić będzie w podwójnej objętości”<sup>23</sup>. Zasygnalizowano równocześnie, że mimo wzrastającej liczby prenumeratorów oraz wielu, pełnych uznania listów od czytelników „Cyklista” ma problemy finansowe. Następny numer, a także kolejne zeszyty tygodnika otwierały już artykuły poświęcone hodowli koni i ta tematyka zdominowała treści, wypierając problematykę rowerową na plan dalszy.

Jak zauważa B. Tuszyński, redaktorzy „Cyklisty”, a także lwowskiego „Koła” zaczęli dostarczać treści skrojone pod gust arystokracji i bogatych, ewentualnych przyszłych prenumeratorów. Kilkuset aktywnych cyklistów było bowiem zdecydowanie zbyt małą grupą potencjalnych odbiorców, którzy by mogli utrzymywać wydawanie pisma. Zamiast artykułów o rowerach pojawia się więc w „Cyklicie” rubryka *Nasze stada*, a w miejscu dydaktycznych pogadanek M. Horodyńskiego ukazuje się tekst *Kaszel i gorączka u konia*. „No ale na koniach można było zrobić interes, a na kolarstwie?” — pyta retorycznie prasoznawca<sup>24</sup>. Zdaniem znawcy historii WTC P. Kubkowskiego zmiana profilu „Cyklisty” mocno związanego ze sto-

<sup>23</sup> Redakcja, *Od Redakcji*, „Cyklista” 1898, nr 8, s. 1–2.

<sup>24</sup> B. Tuszyński, *Od Dynasów do Szurkowskiego*, Warszawa 1986, s. 79.

warzyszeniem wynikała z zakulisowych gier koterii w organizacji. Posiadająca wpływ w WTC arystokracja parała się cyklizmem jedynie od święta, a tak naprawdę jej głównym zajęciem i pasją był „totalizator” i wyścigi konne<sup>25</sup>.

### Kobieta na rowerze

Pod koniec XIX w. cyklistka stopniowo stawała się częścią przestrzeni publicznej w miastach i miasteczkach. Zmiana ta szybciej i efektywniej działała się za granicą, m.in. we Francji, w Anglii czy Niemczech, jednakże na ziemiach polskich, być może również za sprawą prasy rowerowej, kobiety stopniowo coraz chętniej i odważniej sięgały po rower. Pierwszy kobiecy wyścig rowerowy odbył się w 1868 r. w Bordeaux z udziałem zaledwie czterech kobiet. W kolejnych latach kobiety podejmowały wyzwania w zawodach welodromowych i szosowych oraz długodystansowych wyprawach. Ikonami tego okresu były m.in. Louise Armaindo, Kittie Knox czy Annie „Londonderry” Cohen Kopchovsky, która jako pierwsza kobieta podjęła próbę okrążenia świata na rowerze. Głośno było również o tzw. Wielkiej Piątce: Lizzie Gław, Helen Baldwin, May Allen, Tillie Anderson i Dottie Farnsworth ze Stanów Zjednoczonych, które rywalizowały ze sobą w różnych wyścigach i pokazywały innym kobietom, że cyklizm w wydaniu sportowym nie jest zarezerwowany wyłącznie dla mężczyzn<sup>26</sup>. Na ziemiach polskich taką bohaterką była Karolina Kocięcka.

Kobiety, które zdecydowały się jeździć na rowerze, musiały stawić czoła krytyce opinii publicznej, niechętnie patrzącej na przełamywanie pewnych norm i konwenansów. We wczesnym okresie popularyzacji roweru przekonywano, że jazda na rowerze szkodzi kobiecemu zdrowiu. Wśród zastrzeżeń i obaw medycznych dominowało przekonanie, że intensywny wysiłek fizyczny, taki jak jazda na rowerze, może negatywnie wpływać na zdrowie reprodukcyjne kobiet, prowadzić do problemów z płodnością, czy nawet uszkodzenia narządów wewnętrznych. Lekarze ostrzegali również przed fizjologicznymi konsekwencjami, sugerując, że kobiety są fizycznie słabsze od mężczyzn i bardziej podatne na szkodliwe skutki intensywnego wysiłku. Istniały ponadto obawy o to, że jazda na rowerze może ogólnie źle wpływać na zdrowie kobiet, powodując przemęczenie, bezsenność czy problemy z apetytem. Podkreślano, że kobiety jeżdżące na rowerze doświadczają społecznego stresu i napięć wynikających z naruszania ówczesnych norm i konwenansów, co również może się negatywnie odbijać na ich zdrowiu psychicznym<sup>27</sup>. Popularny stał się termin

<sup>25</sup> P. Kubkowski, *Sprężysci: kulturowa historia...*, s. 89.

<sup>26</sup> A. Ejsymont, *Nieźle szprychy. O kobietach w kulturze rowerowej*, Wrocław – Jelenia Góra 2022, s. 47.

<sup>27</sup> E. Gruber Garvey, *Reframing the bicycle: Advertising-supported magazines and scorching women*, „American Quarterly” 1995, nr 1, s. 74–75.

„bicycle face”, opisujący twarz osoby zmęczonej i zestresowanej na skutek nadmiernego wysiłku i skupienia podczas jazdy na rowerze. Niektórzy lekarze ostrzegali kobiety, że taki stan może prowadzić do trwałych zmian w wyglądzie oraz bezsenności, wyczerpania, kołatania serca, bólów głowy i depresji<sup>28</sup>. Jak zauważa A. Ejsymont, za tymi medycznymi wskazaniem i troskliwymi wskazówkami kryło się przekonanie autorów, że poczucie fizycznej wolności, jakiej doświadcza kobieta podczas jazdy na rowerze, może prowadzić do jej wyzwolenia mentalnego, a w konsekwencji — do przebudzenia politycznego<sup>29</sup>. Z czasem jednak, w miarę rozwoju medycyny oraz zmiany postaw i poglądów społecznych, wiele tych przekonań zostało obalonych i odrzuconych w publicznym dyskursie.

W 1895 r. ukazała się książka autorstwa edukatorki i sufrażystki Frances Elizabeth Willard pt. *A Wheel within a Wheel How I Learned to Ride the Bicycle, with Some Reflections by the Way* (tłum. *Koło w kole, czyli jak nauczyłam się jeździć na rowerze, z kilkoma refleksjami przy okazji*)<sup>30</sup>, w której autorka opisała korzyści zdrowotne i emocjonalne, jakie zyskała dzięki jeździe na rowerze, oraz przedstawiła cyklizm jako fascynującą aktywność społeczną, użyteczną również w życiu w trzeźwości. To tam Willard nazwała swój rower „narzędziem władzy” oraz wspomniała, że jest on kluczem do poznawania rzeczywistości: „Zaczęłam czuć, że ja plus rower równa się ja plus świat, na którego wirującym kole wszyscy musimy się nauczyć jeździć”<sup>31</sup> — pisała cyklistka. Rok później wyszła inna, niezwykle wartościowa z perspektywy czasu pozycja pt. *The Common Sense of Bicycling: Bicycling for ladies* (tłum. *Zdrowy rozsądek w jeździe na rowerze: Kolarstwo dla kobiet*)<sup>32</sup> autorstwa Marie E. Ward, w której autorka w przystępny sposób wyjaśniła mechanizm działania roweru, opisała zasady korzystania z narzędzi oraz podkreśliła, że te traktowane jako niekobiece umiejętności są możliwe do uzyskania przez każdą zainteresowaną jazdą na rowerze damę. „Każda kobieta, która jest w stanie używać igły lub nożyczek, może równie dobrze używać innych narzędzi — znajomość wszystkich części roweru, ich użytkowania i regulacji to w końcu kluczowa sprawa dla rowerzysty”<sup>33</sup> — pisała Ward.

Rozwój kobiecego kolarstwa pozostawał ściśle związany z kwestią mody, przez co również wpłynął na zmiany społeczne i uczynił rower symbolem emancypacji. Ciężkie i niewygodne stroje, takie jak np. długie suknie i ciasne gorsety, ograniczały

<sup>28</sup> J. Stromberg, „Bicycle face”: A 19th-century health problem made up to scare women away from biking, „Vox” 2015; <https://www.vox.com/2014/7/8/5880931/the-19th-century-health-scare-that-told-women-to-worry-about-bicycle> [dostęp: 3.12.2024].

<sup>29</sup> A. Ejsymont, *Niezłe szprychy...*, s. 47.

<sup>30</sup> F.E. Willard, *A Wheel within a Wheel: How I learned to ride the bicycle, with some reflections by the way*, New York 1895.

<sup>31</sup> F.E. Willard, *A Wheel within...*

<sup>32</sup> M.E. Ward, *The Common Sense of Bicycling: Bicycling for ladies*, New York 1896.

<sup>33</sup> A. Ejsymont, *Niezłe szprychy...*, s. 41.

ruchy i utrudniały jazdę na rowerze, stopniowo więc zastępowano je innymi ubraniami, np. tzw. bloomersami (szarawarami) lub przekształcalnymi spódnicospodniami. Dzięki innowacjom, takim jak specjalne systemy pasów, guziki i rozcięcia stroje te zapewniały swobodę ruchów, a spełniając jednocześnie pewne społeczne normy, umożliwiały kobietom jazdę na rowerze.

Istotną rolę w popularyzacji roweru wśród kobiet odegrały pierwsze czasopisma rowerowe adresowane do cyklistek. W Anglii z inicjatywy wydawcy „Cycling” Charlesa P. Sisleya ukazał się w 1895 r. kobiecey magazyn rowerowy „Lady Cyclist” (1895–1897), który tak przedstawiał się czytelniczkom: „Zwykle czasopisma rowerowe nie są w stanie poświęcić wystarczającej uwagi kolarstwu kobiecemu, a wraz z szybkim rozwojem tej formy rozrywki naturalne jest, że powinno mieć ono swój specjalny i ekskluzywny tytuł”<sup>34</sup>. W podobnym stylu promowało się angielskie pismo „Wheelwoman and Society Cycling News” (1896–1899). W Bostonie z kolei Mary Sargent Hopkins (pseud. Merrie Wheeler) założyła w 1895 r. „Wheelwoman” (1895–1897), jedyne amerykańskie pismo poświęcone w całości kolarstwu kobiecemu<sup>35</sup>. Na łamach periodyku popularyzowano kobiece kolarstwo w wersji dość klasycznej oraz spójnej z ówczesnymi konwenansami. Zresztą już sam podtytuł: „Costumes, wheels and cycling news” sugeruje umiarkowany charakter oraz stonowaną wymowę publikowanych tekstów.

### Cyklistka na łamach „Koła” i „Cyklisty”

Jak kobieta na rowerze przedstawiana była na łamach pierwszych pism rowerowych?

Czy redaktorzy (mężczyźni) „Koła i „Cyklisty” sprzyjali popularyzacji uprawiania kolarstwa przez kobiety?

Jak postrzegali cyklistki, które brały udział w wyścigach i wykorzystywały rower jako narzędzie rywalizacji sportowej?

W dalszej części artykułu podjęta będzie próba odpowiedzi na te pytania.

Oczywiście, cyklistka nie stanowiła głównej i dominującej tematyki pierwszych czasopism rowerowych, niemniej kwestia kobiet jeżdżących na rowerze poruszana była wielokrotnie przez redaktorów „Cyklisty” i „Koła”. Artykuły te ukazywały różne oblicza kobiecego sportu, a także ich odbiór społeczny. Dotyczyły zdrowia, mody, techniki jazdy i rodzaju sprzętu, wyników i osiągnięć kobiet, a także postrzeżenia cyklistek przez opinię publiczną, prasę i artystów. Niejednokrotnie stawały się

<sup>34</sup> E. Chen, „The hate that changed”: *Cycling romance and the aestheticization of women cyclists*, „Victorian Periodicals Review” 2019, nr 3, s. 489–490.

<sup>35</sup> E. Chen, „The hate that changed”...

głosem w dyskusji o tym, w jakim kierunku ta rowerowa emancypacja kobiet powinna przebiegać. Publikowano artykuły postępowe, których celem była jak najszersza popularyzacja roweru wśród kobiet, ale pojawiały się również teksty dość konserwatywne w kontekście swobody uprawiania cyklizmu przez kobiety na ziemiach polskich.

Niewątpliwie czasopisma „Koło” i „Cyklista” promowały zdrowotne aspekty jazdy na rowerze przez kobiety i konsekwentnie starały się walczyć z mylnymi przekonaniemiami o szkodliwości cyklizmu pojawiającymi się w dyskursie publicznym. W numerze 2. „Cyklisty” z 1895 roku M. Poturaj w artykule *Kobieta i sport kołowy* poruszył kwestię popularności kobiecego cyklizmu na ziemiach polskich i stwierdził:

Podczas gdy za granicą zwolenniczki naszego sportu liczą się na tysiące, a damy najwyższych sfer hołdują tej pięknej i zdrowej rozrywce, u nas pani jadąca na rowerze jest jeszcze zjawiskiem jakkolwiek bardzo miłym, ale też bardzo rzadkim<sup>36</sup>.

M. Poturaj przyczyn owego stanu rzeczy upatrywał przede wszystkim w błędnym przekonaniu kobiet o szkodliwym wpływie cyklizmu na zdrowie fizyczne i psychiczne pań, podczas gdy sytuacja przedstawia się zgoła inaczej. „Ileż kobiet trapionych nerwami, anemią, apatią i różnymi dolegliwościami odzyskałoby zdrowie, czerstwość, siły i humor za cenę stu kilkudziesięciu rubli wydanych na kupno welocypedu, a wydatek ten opłaciłby się sowicie, zastępując w wielu razach potrzebę kosztownego i częstokroć nieskutecznego leczenia?” — retorycznie pytał autor. M. Poturaj sformułował również kilka podstawowych zasad, według których powinny postępować kobiety jeżdżące na rowerach. To m.in.: stosowanie małej przekładni, dopasowanie wysokości siodełka do kierownicy, tak aby pozycja podczas jazdy nie była zbyt pochylona i zamknięta, dostosowanie tempa do warunków jazdy oraz posiadanej formy fizycznej. Zalecał także odpowiedni strój: „[...] zbytecznym byłoby dodawać, że jazda na rowerze gorsetów nie znosi”, radził także, by przygodę z rowerem rozpocząć od wycieczek krótszych. M. Poturaj był przeciwnikiem rywalizacji sportowej kobiet i postulował, aby cykлизм w wydaniu damskim miał charakter wyłącznie rekreacyjny i turystyczny<sup>37</sup>. W dwutygodniku „Koło” K. Hemerling pisał w podobnym brzmieniu.

Na wszelkie te przypadłości [kobiet] mamy znakomity środek, zmuszający do odpowiedniej pracy i poruszania się na świeżym powietrzu, a jest nim jazda na kole. Korzystny jej wpływ na zdrowie oceniły już niedwuznacznie pierwszorzędne znakomitości lekarskie [...]. A gdybyśmy się chcieli rozwodzić nad dobroczynnymi skutkami jazdy kołowej na

---

<sup>36</sup> M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*. „Cyklista” 1895, nr 2, s. 1.

<sup>37</sup> M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*...

organa oddechowe, organa trawienia, system mięśniowy, nerwowy — w ogóle na cały organizm, to nie stałoby nam czasu i miejsca<sup>38</sup>.

W innym artykule będącym tłumaczeniem i przedrukiem artykułu doktora C. Fresela, redaktor naczelny lwowskiego pisma dodał:

Każcie waszym córkom daleko więcej jak dotychczas brać udział w uprawianiu rozmaitych sportów i odpowiednich dla dziewcząt ćwiczeń fizycznych; każcie waszym córkom znacznie więcej niż dotychczas zażywać ruchu na świeżym powietrzu, nie dając się od tego wstrzymywać głupimi przesadami i zapatrywaniami!<sup>39</sup>

Warto również wspomnieć, że o ile w przypadku mężczyzn zdrowie wynikające z uprawiania kolarstwa tożsame było z siłą, odwagą i krzepą, o tyle u kobiet często kojarzone było z zachowaniem piękna, wdzięku i powabu. „A tak śliczne są ich buziaki, gdy wiatr i zmęczenie umaluje je na różowo. Rower daje sposobność ćwiczeń fizycznych i daje zdrowie”<sup>40</sup> — przeczytać można było w „Cyklicie”.

Kwestia wyścigów i udziału kobiet w rywalizacji sportowej to temat, który mocno dzielił ówczesne środowisko rowerowe. O ile kobieta jeżdżąca na rowerze dla rekreacji i zdrowia była zjawiskiem konwencjonalizującym się i stopniowo akceptowalnym, o tyle „woman-racers” budziły kontrowersję. Lekarze również ostrożnie podchodzili do kwestii intensywnego wysiłku podejmowanego przez kobiety podczas wyścigu. W „Cyklicie” pojawiło się stwierdzenie dr. E. Shuba:

O ile jazdę umiarkowaną uważam dla zdrowych panien i kobiet za dostępną i dla ich naturalnego powołania pożyteczną, o tyle sądzę za potrzebne ostrzec przed szczególnie nieestetycznymi w wyższych klasach grasującym diabełkiem mody<sup>41</sup>.

Kobięcy wyścig na ziemiach polskich był również punktem sporu pomiędzy redakcjami „Cyklisty” i „Kola”. „Cyklista” poparł bowiem inicjatywę warszawskich cyklistek — „myśl w zasadzie słuszną i racjonalną” — zorganizowania damskiego wyścigu rowerowego i włączył się w jego organizację. W zawodach, które odbyły się 1 sierpnia 1897 roku, wystartowało sześć (z siedmiu zgłoszonych) zawodniczek. Zwyciężyła Karolina Kocięcka z czasem godzina i 45 minut<sup>42</sup>, co uznano za szosowy rekord damski na dystansie 25 wiorst.

<sup>38</sup> *Kolo – a kobieta*, „Kolo” 1895, nr 4, s. 49–50.

<sup>39</sup> *Dlaczego i w jaki sposób ma świat kobiety brać udział w ćwiczeniach sportowych w szczególności zaś w sporcie kołowym?*, „Kolo” 1896, nr 7, s. 69–70.

<sup>40</sup> *Mil-es, Cykлизм i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 30.

<sup>41</sup> Redakcja, *Kroniczka sportowa*, „Cyklista” 1897, nr 52, s. 8.

<sup>42</sup> W „Cyklicie” opublikowano tę informację z błędem, pisząc, że zwyciężyła „panna Marja Kocięcka”.

Wykazane rezultaty w pierwszym u nas wyścigu damskim na szosie dowiodły, że posiadamy w Warszawie sportsmanki wytrwałe, dla których zwalczanie przestrzeni nie przedstawia zbyt wielkich trudności, a świeżość i kondycja pań przybywających kolejno do mety świadczą dowodnie, że wypełnienie zadania, którego się podjęły, przyszło im z łatwością. Nie wątpimy, że wyścig ten wzbudzi więcej zainteresowania się dam naszym sportem i zachęci je do bliższego z nim zapoznania<sup>43</sup> — podsumował sprawozdawca tygodnika.

Na cześć uczestniczek tego legendarnego wydarzenia został ułożony (najprawdopodobniej przez A. Orłowskiego) oraz opublikowany w „Cykliście” wiersz pt. *Wyścig szosowy damski*<sup>44</sup>. Warszawski wyścig kobiecy odbił się echem w środowisku lwowskiego „Koła”, którego korespondent — jak czytamy w „Cykliście” — „gorszył się tym, że panie dosiadały męskich welocypedów i przyodziane były w kostiumy sportowe”<sup>45</sup>. Redakcja warszawskiego tygodnika w odpowiedzi na owe zarzuty z przekąsem napisała:

Pojmujemy, że mogło to wywołać sensację w Ryczowole albo też w Kołomyi, Warszawa jednak, a przypuszczamy, że i Lwów, są już na tyle ucywilizowane, że nikt, kto posiada jakie takie pojęcie o sporcie, nie będzie sobie tam wyobrażał, aby wyścigi z prędkością 25 wiorst na godzinę inaczej odbywać się mogły.

Po czym dodano krótką puentę, z której wyczytać możemy wsparcie dla tej sportowej odslony kobiecego kolarstwa:

Tylko taki wniosek wyprowadzić możemy, że p. korespondent „Koła” być może wielki estetyk, słabym jest jednak higienistą, a jeszcze słabszym cyklistą!<sup>46</sup>.

Komentarz ten nie pozostał bez odpowiedzi galicyjskiego dwutygodnika. Redaktor X. Pędzlarz w „Kole” napisał: „z punktu widzenia owej higieny damskie wyścigi nie mają racji bytu, powtóre zdanie to podzielali prawie wszyscy ci, co byli na starcie, po trzecie był to wyścig dam przebranych za chłopów — a więc nie dam — tylko kobiet wdzierających się w atrybucje mężczyzn”<sup>47</sup>. Dodał również: „gdyby przyszło jednak któremuś z moich oponentów zobaczyć startujące siostry, żonę czy córki — dopiero bylibyśmy świadkami ciekawego zwrotu do zasad mojego zacofania”<sup>48</sup>. Byłoby jednak sporym przekłamaniem twierdzić, że redakcja „Cyklisty” jawiła się w kwestii

---

<sup>43</sup> Redakcja, *Wyścigi. 25-o wiorstowy wyścig dam*, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 8–9.

<sup>44</sup> *Wyścig szosowy damski*, „Cyklista” 1897, nr 31, s. 6–7.

<sup>45</sup> *Cyklista*, „*Koło*” i *wyścig damski*, „Cyklista” 1897, nr 36, s. 2.

<sup>46</sup> *Cyklista*, „*Koło*” i...

<sup>47</sup> X. Pędzlarz, „*Cyklista*”, *wyścig damski i „Kolo”*, „*Koło*” 1897, nr 18, s. 244.

<sup>48</sup> X. Pędzlarz, „*Cyklista*”....

kolarskich wyścigów kobiecych jako postępową awangarda, a środowisko lwowskie było obozem wyraźnie konserwatywnym. Na łamach cytowanych czasopism pojawiały się różne głosy i komentarze, co z pewnością było też odzwierciedleniem ówczesnych nastrojów w społeczeństwie i próby „oswajania” pojawiających się zmian. Czyniono to również za pomocą humoru — w numerze 27 z 1897 r. „Cyklisty” w rubryce *Kartka śmiechu* pojawiła się taka oto humoreska:

— Nie wiem już, co mam robić ze swoją teściową!... Rady sobie z babą dać nie mogę.

— Wiesz co? Zapisz ją do wyścigu szosowego dla dam, a może sobie gdzie po drodze kark skręci<sup>49</sup>.

„Ruch to życie, używajcie więc życia piękne panie, a siła, zdrowie i pogodny umysł będą waszym udziałem”<sup>50</sup> — motywacyjnie pisał M. Poturaj na łamach „Cyklisty”, zachęcając kobiety do jazdy rowerem. Ale obok takich odezw i haseł w stylu: „Cześć pionierkom naszego pięknego sportu” pojawiały się teksty odnoszące się wyłącznie do wyglądu i cielesności pierwszych cyklistek. Traktowanie rowerzystek w kategoriach piękna oraz dostarczania estetycznych i miłych dla męskiego oka wrażeń stało się w omawianym okresie dość powszechnym zjawiskiem. W Londynie organizowano nawet konkursy „wdzięków ruchów podczas jazdy”. Jak czytamy w „Cyklicie”, „warunkiem konkursu jest zachowanie wdzięcznej postawy oraz miłe wrażenie odniesione z całości: kostiumu i cyklistki z maszyną”<sup>51</sup>.

Pięknie wyglądająca i poruszająca się na rowerze cyklistka mogła być ponadto inspiracją i muzą dla artystów.

Kobieta na rowerze, traktująca naturalnie sport jako rozrywkę, a nie profesję, daje tym, którzy władają ołówkiem, pędzlem lub dźwięczne dobywają tony 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 myślą<sup>52</sup> — pisał w „Cyklicie” autor posługujący się pseudonimem Mil-es.

„Podziwiać trzeba było jak znakomicie opanowały tutejsze damy tego stalowego rumaka i jak pięknie może wyglądać dama na kole w szarawarach”<sup>53</sup> — donosił korespondent z Wiednia czytelnikom „Koła”. Jak zauważają W. Forajter i P. Kubkowski, motywy takiej onirycznej, nieuchwytniej podróży damsko-męskiej, przelotnego flirtu na rowerze, nieskutecznej pogoni za cyklistką, zbliżania się i umykania

<sup>49</sup> Redakcja, *Dobra Rada*, „Cyklista” 1897, nr 27, s. 8.

<sup>50</sup> M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*...

<sup>51</sup> Redakcja, *Kroniczka sportowa – konkurs cyklistek*, „Cyklista” 1896, nr 11, s. 14.

<sup>52</sup> Mil-es, *Cyklizm i moda*..., s. 30.

<sup>53</sup> *Dwa dni w Wiedniu*, „Koło” 1897, nr 13, s. 144.

„dziewczątek” podczas pomagania w potrzebie czy uczenia ich jazdy przewijają się w różnych literackich próbach członków WTC i innych towarzystw<sup>54</sup>. W tym miejscu zacytować warto fragment opublikowanego na łamach „Cyklisty” wiersza trzydziestoletniego wówczas Or-ota (Artura Oppmana) *Cyklistka*, w którym rowerzystka widziana jest właśnie jako taki nieuchwytny, anielski ideał i marzenie mężczyzny:

Tobie to, wieku dziewiętnasty,  
 Składam swą pieśń w ofierze:  
 Dałeś nam obraz wprzód nieznanym,  
 Anioła na rowerze.  
 Skrzydeł on wprawdzie nie ma złotych,  
 Lecz za to złote włosy  
 I oczy piwne — czarne — albo  
 Błękitne jak niebiosy<sup>55</sup>.

Moda stała się nieodłącznym elementem wizerunku kobiety na rowerze, ożywiając pole opinii, dyskusji i kontrowersji. Styl klasyczny czy strój racjonalny? Suknia czy szarawary? Odsonięte łydki, gorsety, kapelusze... Jak zachować przy tym kobiecość i zgodność z przyjętymi standardami przyzwoitości oraz moralności, a równocześnie wygodnie i bezpiecznie poruszać się na rowerze? Szerokie spektrum opinii na temat odpowiedniego damskiego stroju rowerowego, które pojawiały się w sferze publicznej w XIX w., znajduje odzwierciedlenie w tekstach publikowanych na łamach „Cyklisty” i „Koła”.

Obszerny, wzbogacony ilustracjami i zdjęciami artykuł pt. *Cyklizm i moda*, który opublikowano w 1895 r. w „Cyklicie”<sup>56</sup> poświęcony był damskiej konfekcji rowerowej. Strój taki — jak czytamy — powinna cechować „prostota, która będzie zarazem wytwornością”, a „wybór kostiumu cyklowego wymaga od kobiety więcej taktu i smaku niż każdy inny, tak łatwo staje się śmiesznym, a nawet nieprzyzwoitym”<sup>57</sup>. Autor artykułu postulował strój racjonalny (tzn. uwzględniający pewne zmiany dostosowane do jazdy na rowerze), ale nie rewolucyjny. Taki, który wzorem mody angielskiej pozwoli paniom na komfortową jazdę na rowerze, a równocześnie sprawi, że będą one wyglądać wytwornie i elegancko. „Kwestią do tej pory nierozstrzygniętą jest ubranie racjonalne, którego wygląd męski stanowi główną przeszkodę w jego rozpowszechnieniu”<sup>58</sup>. W cytowanym artykule zaprezentowano przykładowe stylizacje: kostium paryski z plisowanymi szarawarami i żakiecikiem

<sup>54</sup> W. Forajter, P. Kubkowski, *Welocyped. Rower i mechanizmy nowoczesności*, „Wiek XIX” 2018, nr 1, s. 67–68.

<sup>55</sup> Or-ot, *Cyklistka*, „Cyklista” 1897, nr 3, s. 5.

<sup>56</sup> Mil-es, *Cyklizm i moda...*, s. 30–34.

<sup>57</sup> Mil-es, *Cyklizm i moda...*, s. 30.

<sup>58</sup> Mil-es, *Cyklizm i moda...*, s. 30.

zwężanym w pasie, a także londyński ubiór ze spódniczką szarawarową oraz żakietem z bufiastymi rękawami, kieszeniami na przodzie i kołnierzem pod szyją. Na ilustracjach ubrania te prezentowały się bardzo stylowo i elegancko (ryc. 1).



Ryc. 1. Strój racjonalny prezentowany w „Cyklicie”. „Cyklista” 1897, nr 1, s. 3

Redaktor „Koł” w artykule pt. *Suknia czy szarawary*<sup>59</sup> również opowiada się za strojem racjonalnym, aczkolwiek zaznacza, że rozumie oburzenie niektórych obserwatorów krytykujących panie ubrane w ten, łamiący pewne zasady, sposób. Autor uważa szarawary (tzn. spódnicospodnie) za bezpieczne i wygodne ubranie dla pań, a przy tym podkreśla także pozytywne aspekty estetyczne (co jest typowe w ówczesnym postrzeganiu kobiet jeżdżących na rowerze): „W wiedeńskim słynnym »corsie kwiatowym« widzieliśmy również bardzo wiele dam w szarawarach i wyglądały w tym stroju bardzo pięknie. A daje on zupełną swobodę w ruchach, wygląda bardzo zgrabnie i chroni od wszelkich wypadków z powodu plątanania się sukni”<sup>60</sup>. W innym artykule dwutygodnika pt. *W kwestii kostiumów kobiecych* przedstawiono zdjęcia Romany Calderoniowej ubranej w strój racjonalny o umiarkowanym charakterze: „Strój składa się z szarawarów i sukni, którą się do jazdy stosownie upina, po

<sup>59</sup> S., *Suknia czy szarawary* „Koł” 1897, nr 13, s. 143.

<sup>60</sup> S., *Suknia czy szarawary*...

ukończeniu zaś jazdy opuszcza, tak, że ona niczym się nie różni od zwyczajnej sukni”<sup>61</sup>. Warto zauważyć, że redaktorzy „Koła” pozwalali też sobie na pewną krytykę, czego dowodem może być fragment wypowiedzi C. de Cahiera: „panie u nas — z małymi wyjątkami — ubrane są niepraktycznie i nieładnie”<sup>62</sup>. Porównując wizerunki kobiet przedstawionych na łamach „Cyklisty” i „Koła”, można zaryzykować stwierdzenie, że warszawski obraz cyklistki był bardziej wyzwolony i odważny.



Ryc. 2. Strój racjonalny prezentowany na łamach „Koła”. Fot. J. Heller. „Koło” 1896, nr, 2, s. 73

Lektura „Cyklisty” ukazuje ciekawy wątek postrzegania kobiet w kontekście zrzeszania się ich w organizacje. W dyskusji na temat przyjęcia kobiet w grono członków WTC podkreślono kilka wątków. „Gdy za granicą kobiety cyklistki mają już swoje oddzielne kluby i specjalne sportowe organy prasy, u nas dotychczas są niczym nieusprawiedliwionym ostracyzmem, który nadeszła pora znieść i z WTC przynajmniej usunąć”<sup>63</sup> — napisano w marcowym *Raptularzu Cyklisty* z 1897 roku. Następnie przywołano kilka argumentów o następującej treści:

Kobiety [...], jako członkinie Towarzystwa Cyklistów, dostarczą mu zupełnie nowego żywołu do ożywienia życia towarzyskiego i klubowego, do urozmaicenia zabaw i stwo-

<sup>61</sup> *W kwestii kostiumów kobiecych*, „Koło” 1896, nr 7, s. 73.

<sup>62</sup> C. de Cahier, *Cyklistka*, „Koło” 1898, nr 1, s. 4.

<sup>63</sup> Redakcja, *Ruch stowarzyszeń. W.T.C.* — *panie członkinie*, „Cyklista” 1897, nr 13, s. 10.

rzenia w nich nowej pożądanej atrakcji, wleją one nowe soki ożywcze do naszego dość monotonnego organizmu sportowego, stworzą nowy urok samego klubu, opromienią 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 same w niemałym stopniu do ogólnej kultury stowarzyszonych<sup>64</sup>.

Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że kobiety miałyby być przyjęte do WTC dla satysfakcji i dobrostanu obecnych w nim mężczyzn, a nie dla samych siebie. Stanowią atrakcję, iskrę ożywiającą i upiększającą monotonne towarzystwo panów. W końcu cyklistki były przecież — jak pisał M. Poturaj — „stworzonkiem bardzo miłym, pełnym wdzięku i czyniącemu na widzu jak najsympatyczniejsze wrażenie”<sup>65</sup>. Niebawem, że ta teoretycznie zorientowana na wolność i niezależność, otwarta na nowinki i zmiany grupa społeczna mogła w tak przedmiotowy sposób traktować problem rozszerzenia swego grona o cyklistki. Co więcej, we wspomnianej argumentacji pojawiła się też tematyka ożywienia relacji damsko-męskich. Czytamy:

Jeżeli zaś między dwoma połowami stowarzyszonych WTC 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>66</sup>.

Jak wkrótce dowiadujemy się z krótkiej wzmianki zamieszczonej w numerze 21. „Cyklisty” z 1897 roku, wniosek o przyjęcie kobiet do WTC upadł, nie opublikowano żadnej argumentacji ani też przybliżenia kontekstu odrzucenia procedowanej sprawy. W numerze 25. z tego samego roku poinformowano, że odmowa przyjęcia kobiet w szeregi WTC miała już miejsce dwukrotnie.

Kobieta rowerzystka przedstawiana na łamach pierwszych czasopism rowerowych nie była prawdziwą kobietą wyzwoloną i wyłamującą się z utartych schematów, choć z pewnością jawiła się jako kobieta odważna i otwarta na nowe wyzwania, a także zdrowa, co zawdzięczała aktywności fizycznej na świeżym powietrzu. Cyklistce tej bliżej było raczej do osoby delikatnej, wymagającej troski i szczególnego zaopiekowania się w środowisku rowerowym niż do osoby silnej, szybkiej i niezwykłej czy uczestniczki wyścigów sportowych. Analizowane czasopisma promowały jazdę na rowerze wśród kobiet i walczyły z nieprzychylną opinią publiczną, ale

<sup>64</sup> Redakcja, *Ruch stowarzyszeń. W.T.C. — panie członkinie...*, s. 10.

<sup>65</sup> M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy...*

<sup>66</sup> Redakcja, *Ruch stowarzyszeń. W.T.C. — panie członkinie...*, s. 10.

robiły to według zasad, które ustalał męski świat cyklizmu. Dzięki korespondencjom i doniesieniom z zagranicy zainteresowane kolarstwem kobiety mogły rozszerzać wiedzę, a korzystając z wsparcia redakcji, nawet przeszczepiać na polski grunt pewne pomysły i inicjatywy. Mimo artykułów, które czasami potwierdzały klasyczne postrzeganie płci i roli kobiet w społeczeństwie, a także mimo pewnych kąśliwych uwag kierowanych przez redaktorów w stronę odważniejszych cyklistek nie można odmówić „Cyklicie” i dwutygodnikowi „Koło” odegrania ważnej roli w procesach popularyzacji kolarstwa wśród kobiet na ziemiach polskich. Być może pierwsze czasopisma rowerowe przyczyniły się również do istotnych zmian społecznych i pomogły w tym, o czym obrazowo napisał cytowany w „Kole” Lew Tołstoj:

Koło wyprowadzi kobietę z dusznej ciasnoty krępującego ją życia rodzinnego i towarzyskiego na łono boskiej przyrody, a wrażliwa jej dusza urośnie pod wpływem silnych wrażeń tego, co sama widziała i przeżyła<sup>67</sup>.

## Bibliografia

- Anthony S.B., Bly N., *Champion of her sex.*, „New York Word” 1896, February 2. <http://suffrageandthemedialibrary.org/wp-content/uploads/2017/05/BLY-NYWorld2Feb1896p10.jpg> [dostęp: 2.12.2024].
- Chen E., „*The hate that changed*”: *Cycling romance and the aestheticization of women cyclists*, „Victorian Periodicals Review” 2019, nr 3, s. 489–490.
- Ejsymont A., *Nieźle szprychy. O kobietach w kulturze rowerowej*, Wrocław – Jelenia Góra 2022.
- Forajter W., Kubkowski P., *Welocyped. Rower i mechanizmy nowoczesności*, „Wiek XIX” 2018, nr 1, s. 67–68.
- Gruber Garvey E., *Reframing the bicycle: Advertising-supported magazines and scorching women*, „American Quarterly” 1995, nr 1, s. 74–75.
- H. M., *Prasa sportowa*, [w:] *Encyklopedia wiedzy o prasie*, red. J. Maślanka, Wrocław 1976, s. 187–188.
- Hemerling K., „*Koło*”. *Kalendarzyk sportowy dla kolarzy na 1895 rok*, Lwów 1895.
- Hemerling K., Berger W., *Podręcznik dla kolarzy*, Lwów 1894.
- Herráez Pindado Á.J., *La lengua del ciclismo en francés: análisis semántico y lexicológico*, Madrid 2005.
- Jag-Nar, „*Koło*”, [w:] *Bibliografia XIX wieku*, t. XVII, wyd. 2, Kraków 2000, s. 216.
- Kubkowski P., *Sprężyści: kulturowa historia warszawskich cyklistów na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 2018.
- Michalski Cz., *Prasa sportowa Lwowa*, [w:] *Kraków – Lwów. Książki, czasopisma, biblioteki XIX i XX wieku*, t. 5, red. J. Jarowiecki, Kraków 2001, s. 581–588.

---

<sup>67</sup> *Kronika*, „Koło” 1897, nr 5, s. 48.

- 
- Stromberg J., „*Bicycle face*”: *A 19th-century health problem made up to scare women away from biking*, „Vox” 2015; <https://www.vox.com/2014/7/8/5880931/the-19th-century-health-scare-that-told-women-to-worry-about-bicycle> [dostęp: 2.12.2024].
- Sweet C.A., *Comprehensive Bibliography of Nineteenth-Century Bicycling Periodicals*, „*American Periodicals: A Journal of History & Criticism*” 2019, t. 29, nr 1, s. 76–95.
- Ward M.E., *The Common Sense of Bicycling: Bicycling for ladies*, New York 1896.
- Weiss J.L., *American and Canadian 19th Century Cycling Periodicals: A bibliography, 2021–2024* [in progress]; [https://www.crazyguyonabike.com/doc/?doc\\_id=23537](https://www.crazyguyonabike.com/doc/?doc_id=23537) [dostęp: 3.12.2024].
- Willard F.E., *A Wheel within a Wheel: How I learned to ride the bicycle, with some reflections by the way*, New York 1895.