

♪[PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: W Audycjach Kulturalnych będziemy rozmawiać o historii warszawskich cyklistów na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wieku. To jest podtytuł książki „Sprężysci”, którego autorem jest Piotr Kubkowski, rowerzysta, badacz miasta przede wszystkim miasta Warszawy z instytutu kultury polskiej Uniwersytetu Warszawskiego. Cześć.**

PIOTR KUBKOWSKI: Cześć, cześć.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: I na początek myślę warto wspomnieć, że książka powstała na podstawie pracy doktorskiej twojej, która została nagrodzona w konkursie Narodowego Centrum Kultury na najlepszy doktorat z dziedziny nauk o kulturze i mówię o tym dlatego żeby ci którzy zetkną się z tą informacją nie przestraszyli się, że to jest praca doktorska bardzo naukowa i że nie będą wstanie przez nią przebrnąć. Nie trzeba się obawiać, książka na podstawie pracy doktorskiej jak najbardziej nadaje się do czytania przez zwykłych śmiertelników, którzy przy okazji mogą się wielu rzeczy dowiedzieć, ale to może później wrócimy do tych bardziej rozległych tematów, a może skupimy się na tym temacie, który książka sugeruje, czyli historii warszawskich cyklistów, współtowarzyszy po kole i kołowników i takie określenia różne się w tej książce bardzo ciekawe się pojawiają. Początkiem jest to, że welocypedy pojawiły się na terenie Polski, pod zaborami, ale całkiem szybko, bo kiedy powstały pierwsze welocypedy i kiedy trafiły do Warszawy? Tutaj chyba nie trzeba wiele lat czekać na to żeby ten wynalazek się na naszych ulicach pojawił.**

PIOTR KUBKOWSKI: To jeszcze zależy, o którym etapie rozwoju tych konstrukcji rowerowej mówimy, ponieważ najwcześniejsze takie formy roweropodobne, które przypominają dzisiejsze rowerki, takie dla dzieci, po prostu gdzie człowiek odpychał się nogami, nie było pedałów, po prostu były dwa koła i kierownica, początkowo nawet nie skrętna, to jest druga dekada dziewiętnastego wieku. Natomiast takie konstrukcje, które już bardziej przypominają rowery, najpierw z tym wielkim przednim kołem, pojawiają się już na ziemiach polskich już tak w miarę popularnie w latach osiemdziesiątych dziewiętnastego wieku i wtedy właśnie zostaje założone między innymi, Warszawskie Towarzystwo Cyklistów w tysiąc osiemset osiemdziesiątym szóstym roku. W tym samym roku, dosłownie chwilę wcześniej powstają pierwsze towarzystwa w Krakowie, we Lwowie, przy czym to jest taka odmienność Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów wobec tych wszystkich klubów, towarzystw galicyjskich, że w Warszawie ono było naprawdę bardzo żywotne. Właściwie trwa do dzisiaj formalnie. Dzisiaj to jest taki dziwny twór to Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, ale istnieje, jako organizacja istnieje wciąż. W Krakowie, we Lwowie te kluby pojawiały się i po chwili zniknęły, były zakładane i się rozwiązywały, przekształcały. W zasadzie bardzo trudno prześledzić tę historię. Pewien badacz krakowski Artur Kurek dokonał tego, ale ta książka właściwie składa się z takiego kroniki, przekształceń z jednej formy w drugą. Z Warszawskim Towarzystwem Cyklistów jest inaczej, to było jedno towarzystwo, gigantyczne, liczące od nawet kilku set, blisko tysiąc członków na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wiek. Przez pewien moment właściwie jego członkami byli wszyscy warszawscy rowerzyści, cykliści, bo już od właśnie przełomu dziewiętnastego i dwudziestego wieku możemy mówić o rowerzystach, jako takich, ponieważ już ta konstrukcja na której jeżdżą uwczesni cykliści to jest właściwie nasz rower. Ten nasz rower zostaje wymyślony w tysiąc osiemset osiemdziesiątym szóstym roku, na ziemi polskiej trafia chwilę później, a popularyzuje się już w latach dziewięćdziesiątych dziewiętnastego wieku. To jest taki rower, który ma dwa równe koła, pedały, łańcuch i skrętną kierownicę, czyli w zasadzie to co ma każdy rower czy prawie każdy rower dzisiaj, to jest taka nasza konstrukcja.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Ale warto wspomnieć, że to jest ten rower który dzisiaj nazywamy ostrym kołem, czyli dzisiaj wcale nie tak łatwy w obsłudze.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak. Początkowo to jest ostre koło i myślę, że całe szczęście, że w Warszawie jest w miarę płasko, nie trzeba było pokonywać jakiś istotnych gór, wzniesień, bo to jest jak wiadomo zawsze troszeczkę problem na ostrym kole, czyli takim rowerze, na którym nie mamy biegów i też nie mamy wolno biegu, czyli musimy cały czas pedałować, koło jest sztywno połączone nie jako przez łańcuch, ale sztywna z pedałami.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Ja jeżdżę na zwyczajnym rowerze i mam problem z podjazdem pod Tamkę, także zastanawiam się, jak wtedy podjeżdżało, jeszcze z resztą do tych ulic warszawskich wrócimy, bo to jest osobny temat związany z cyklistami. Ale dobrze, jeździli na tym ostrym kole.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak, chociaż tutaj też trzeba od razu powiedzieć, bo powiedziałaś Tamka, ale przecież same Dynasy, czyli pierwszy adres, nie pierwszy, drugi adres, ale ten adres głównej, najbardziej znanej siedziby Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów on się mieści właśnie na skarpie w warszawskiej, na dawnej skarpie wiślanej, która jest całkiem poważnym wzniesieniem do pokonania i zwłaszcza to miejsce, przy którym właśnie stał pałacyk, był welodrom, były wszystkie sale ćwiczeń i w ogóle całe mnóstwo innych urządzeń, instytucji związanych z warszawskimi cyklistami. Dzisiejsza okolica Uniwersytetu Warszawskiego to jest bardzo stroma górka i oni musieli, jak można sobie wyobrazić, pokonywać.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Ale tutaj od razu można zadać pytanie. Ilu tych członków towarzystwa pochodziło albo jechało od strony Powiśla, które było wtedy przecież dzielnicą przemysłową, dosyć biedną,**

**a z tym egalitaryzmem tego towarzystwa, to wcale nie było tak różowo. Choć mogli do niego należeć również robotnicy po spełnieniu określonych warunków i tacy tam się pojawiali, też mieli bardzo różne historie w związku z należeniem do tego towarzystwa, ale chyba zdecydowana większość to byli jednak ludzie utytułowani, których, no stać było przede wszystkim na te rowery, stać było żeby opłacać te wszystkie składki. Jak to wyglądało.**

PIOTR KUBKOWSKI: Rzeczywiście, Warszawskie Towarzystwo Cyklistów składało się w dużej mierze z ludzi z grubymi portfelami. Byli to, wśród zwłaszcza grona założycieli, arystokraci, byli to szlachcice, ale byli to też po prostu mieszczaństwo, często pochodzenia niemieckiego, spolszczeni już w drugim, trzecim pokoleniu. To była główna taka grupa, też najaktywniejsza Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. Z czasem, już zwłaszcza na początku dwudziestego wieku możemy zaobserwować mnóstwo mężczyzn, właśnie mężczyzn bardzo długo tylko, którzy wstępują do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, ale pochodzą z klasy robotniczej na przykład i bardzo często to właśnie oni będą tymi czempionami, to oni będą tymi, którzy laury zwycięstwa będą zdobywać na trasach wyścigów, czy to wyścigów właśnie na welodromach, na torach czy to wyścigów takich dystansowych, takich organizowanych w kraju. To jest taki moment, w którym kryterium bycia cyklistą staje się sprawność fizyczna, a nie przynależność stanowa czy klasowa, jak było w pierwszych latach funkcjonowania tego towarzystwa cyklistów.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Jak wyglądali ci warszawscy cykliści? Jak radzili sobie z przystosowaniem swojego ubioru do tego, żeby wyruszyć na ulicę Warszawy, z czym też nie było wcale tak łatwo i myślę, że tutaj od razu moglibyśmy spróbować opowiedzieć o tym. Po pierwsze, jak te ulice wyglądały, kto i w jakim stanie po nich jeździł i jaka była ta droga Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów żeby wprowadzić rowery na ulicę?**

PIOTR KUBKOWSKI: Ta droga była trudna, wyboista, kręta.

DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: **Czyli jak ulice.**

PIOTR KUBKOWSKI: Czyli jak ulice, bo właśnie te ulice i również drogi poza miejskie były naprawdę marnej jakości. Oczywiście mamy do czynienia z wieloma przykładami prac modernizacyjnych, pierwszymi ulicami, które są wylewane asfaltem, ale też tymi, które są wykładane różnymi rodzajami kostki, płyt i tak dalej i tak dalej. Tutaj bardzo dużo technologii, ja troszeczkę o tym piszę. Generalnie było nie równo, trudno, bardzo dużo kałuż, rynsztoki i rowy, do których można było wpadać. Mamy do czynienia z rowerami, które są dosyć chybottliwe prawda, ciężkie, więc też trudne do okiełznania na takiej drodze, zwłaszcza śliskiej, więc ta droga była bardzo trudna, ale zarazem warto tutaj powiedzieć o Warszawskim Towarzystwie Cyklistów, które staje się takim klubem, nie tylko zrzeszającym praktyków, ale też swego rodzaju taką grupą nacisku na władze, wówczas władze rosyjskie, władze miejskie, która dąży do tego, aby modernizować po pierwsze nawierzchnie, po drugie modernizować obyczaje. Proponują przeprowadzenie czy dopuszczenie do jazdy w ruchu drogowym tylko i wyłącznie te osoby, które przejdą egzamin sprawności i znajomości zasad. Nie ma takich kryteriów, gdy dobieramy na przykład woźniców czy powożących jakimiś właśnie większymi powozami.

DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: **Nie ma też kodeksu drogowego, jako takiego.**

PIOTR KUBKOWSKI: Nie ma kodeksu drogowego. Jakieś takie szczątkowe formy kodeksów są przez cały dziewiętnasty wiek proponowane, ale rzeczywiście ograniczenie prędkości, za bardzo też nie wiadomo jak mierzyć tą prędkość i tak dalej. Tego wszystkiego nie ma i dopiero cykliści są taką grupą, która w ogóle zaczyna zadawać pytania o to w imię własnego bezpieczeństwa, w imię własnego komfortu prawda, ale też w imię takiego samoograniczenia to znaczy, to oni sami wymyślają którędy można jeździć, a którędy nie. Czy można jeździć po trotuarach, po chodnikach wśród pieszych, czy nie i tak dalej i tak dalej, w jakich warunkach. Więc to są wszystko takie pytania, które dzisiaj wciąż są aktualne. Cały czas je sobie zadajemy, którędy

może przejechać warszawski cyklista, ale one pojawiają się już wtedy na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wieku.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: I tutaj najbardziej malownicze są chyba, malownicze, teraz malownicze, a wtedy naprawdę niebezpieczne, te historie związane z warszawskimi woźnicami, którzy słynęli z tego, że prowadzili pod wpływem alkoholu.**

PIOTR KUBKOWSKI: No tak, rzeczywiście ci sałaciarze tak zwani, bardzo, no słynęli z tego, że jeździli po pijaku. Słynęli też z tego, że jeździli w sposób absolutnie brawurowy, niezgodny, no nie tylko z przepisami, których po prostu nie było, ale jakimiś takimi regułami cywilizowanego współżycia. Na drodze mijali się z każdej strony, jak tylko chcieli. Rzeczywiście to był jeden wielki chaos i te próby uporządkowania tego, narzucenia jakiś reguł, mijania się z tej, a nie drugiej strony, oczywiście te reguły jakoś tam istnieją, ale też chodziło o to żeby je przestrzegać, żeby ustawić policjantów, którzy by tego pilnowali i tak dalej i tak dalej. Te wszystkie próby cykliści wpierają i w imię właśnie własnego, oczywiście interesu. Na początku przyznano im prawo do przejazdu tylko niektórymi ulicami, jeżeli spojrzymy na to jakie to były ulice, zachowały się dokumenty, właśnie z tych ukazów magistratu pozwalającego im jeździć tymi, a nie innymi ulicami, to zobaczymy, że to są ulice które im pozwalały tylko i wyłącznie wyjeżdżać z miasta.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Czyli to jest jakby problem, który przerabiamy w wielu polskich miastach teraz. Rower traktowany stricte turystycznie, czyli wyjechać z miasta i jechać sobie dalej jest łatwo, ale poruszać się po mieście już nie koniecznie.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak, jak najbardziej tak. Oni walczyli o to, by brać udział w tym codziennym ruchu, ale też walczyli o to, by racjonalizować remonty czy modernizację poszczególnych ulic, o to, by używać takich nawierzchni, które będą do przejechania

przez rowery. Początkowo koła rowerów są oblane taką sztywną gumą, ten wynalazek Dunlopa polegający na tym, że jest wprowadzona dętka, która trochę amortyzuje koła, on jest wprowadzany bardzo stopniowo i popularyzuje się już w dwudziestym wieku na szerszą skalę, więc w ich interesie było to, żeby rzeczywiście walczyć o równe ulice. Natomiast też musimy powiedzieć, że ich skala czy możliwości oddziaływania na prawodawców ruchu drogowego nie były duże, były większe niż jakiegokolwiek innej grupy, co wynikało również z tego, że należeli często do warstw dobrze usytuowanych, dobrze zaprzyjaźnionych z członkami administracji rosyjskiej, ale też z drugiej strony oni po prostu nie mogli wywalczyć zbyt wiele i też zapewne ich liczebność nie była aż taka i poza wszystkim też, to właśnie ci ludzie, którzy należeli do tych warstw uprzywilejowanych, tych klas wyższych, tak naprawdę tego roweru nie chcieli używać na co dzień. Te pomysły rzeczywiście się pojawiają i oni patrzą na wzorce zachodnie, zwłaszcza angielskie i mówią, tak dajmy robotnikowi rower, ale w praktyce to dopiero zaczyna się w dwudziestoleciu międzywojennym, to na szerszą skalę niestety przed Pierwszą Wojną Światową nie następuje.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Ale funkcjonowały za to te turystyczne przejawy cyklizmu, czyli wycieczki rowerowe.**

PIOT KUBKOWSKI: Tak, rzeczywiście. Początkowo to są wyjazdy na tak zwane majówki do Jabłonny, na Bielany, w różne miejsca pod Warszawę. Później też troszeczkę dalsze, taka jedna ze słynnych, pierwszych wycieczek zorganizowanych przez Warszawskie Towarzystwo Cyklistów to była wycieczka do Płocka, na której dosyć szczegółowy raport zachował się w prasie warszawskiej. Aż wreszcie dokonuje się takich podróży i znowu tutaj warszawscy cykliści przyglądają się wzorcom angielskich czy amerykańskich podróżników, którzy wyruszają rowerami w podróże dookoła świata lub całej Europy albo przynajmniej do, na przykład: Włoch, takie pielgrzymki turystyczne swego rodzaju i próbują robić to samo i dokonują przejazdów rowerowych, już nie tylko po ziemiach polskich, czy to w ramach tych terenów kontrolowanych przez Rosjan, czy też wyjeżdżając do zaboru pruskiego czy austriackiego, ale też na przykład udają się na rowerach do Paryża albo do Wiednia i takich raportów z wycieczek jest bardzo dużo. Z resztą wśród nich są fascynujące

rzeczy, jest na przykład niesamowity zupełnie dziennik podróży, właśnie Antoniego Fertnera, czyli wiceprezesa i takiego tak naprawdę najważniejszej postaci w Warszawskim Towarzystwie Cyklistów, napisany przez jego nastoletniego syna i to jest prawdopodobnie, na tyle, na ile udało mi się poznać źródła anglo czy francuskojęzyczne, to jest pierwszy taki w historii świata, być może nawet, zapis podróży rowerowej z ostatniej dekady dziewiętnastego wieku napisany przez dziecko i jego oczami jest widziana prowincja tak zwanego królestwa polskiego, tego kraju nadwiślańskiego. Jego oczami są też widziane doznania, po prostu fizyczne, jakie miał z jazdy rowerowej, ten cały wysiłek, ten znój, to błędzenie, wjeżdżanie w drogi, które nagle się kończyły w środku pola i musieli pchać przez grząskie błota swoje rowery albo to, że musieli jechać po plancie kolejowym, czyli de facto po torach, tak po tych takich kamieniach i poprzecznych deskach, co jest jakąś dramatyczną sytuacją, jeśli sobie to dzisiaj wyobrazimy. No to wszystko przecież to są niesamowite rzeczy, które tutaj są napisane przez nastolatka, więc jakby siłą rzeczy, tak troszeczkę wierniej można powiedzieć, tak bardziej naturalniej, jeszcze nie ma tam jakiejś kliszy takiego męstwa czy odwagi, który ktoś narzuca i mówił: a to w ogóle żaden problem. To jest naprawdę, chłopiec który to pisze, po prostu pisze o tym jak to czuł, chyba.

**MAGDALENA MISZEWSKA: A dzięki relacjom prasowym wiemy, jak rowerzyści byli widziani przez mieszkańców owej prowincji i wzbudzali, jak pewnie wszyscy z nowymi wynalazkami, spore zainteresowanie.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak. Wzbudzali spore zainteresowanie, byli często porównywani do jakiś diabłów, albo jakiś bardzo niestworzonych, jakiś demonów, które się nagle pojawiły na przedziwnych konstrukcjach. Oczywiście to jest taki czas, kiedy już taka turystyka się zaczyna, ale ta turystyka jest ograniczona w zasadzie do miejsc, do których da się dojechać dosyć wygodnym powozem konnym i to wtedy też są oczywiście warstwy dosyć zamożne albo kolejną. Ta kolej w królestwie polskim była bardzo słabo rozwinięta, więc siłą rzeczy w nie wiele miejsc można było tak dojechać, więc rower umożliwia im zajechanie do miejsc, do których naprawdę ludzie z wielkiego miasta nie trafiali, a Warszawa jednak, jak by nie patrzeć, była bardzo dużym miastem, a ci ludzie byli inaczej ubrani, inaczej ucywilizowani. Oni tam się pojawiają na tych



swoich żelaznych rumakach, jak wtedy pisali, nagle są po prostu jakimiś przedmiotami sensacji niesłychanej, zbiegowiska się tworzą wokół nich, to jest jakiś taki przedmiot fascynacji, ale też oczywiście nie tylko fascynacji, bo też czegoś takiego, co jest odstręczające dla mieszkańców prowincji. To są często miasteczka sztetlowe, zamieszkane w dużej części, jeśli nie w całości przez żydów, to są też miasteczka czy wsie zamieszkałe przez chłopów, którzy są dosyć nie ruchomi, nie koniecznie właśnie widza dużo świata i nagle się pojawia u nich ktoś, kto nawet na skalę miejską jest naprawdę w awangardzie, jest po prostu czymś niesłychanym i te reakcje są niesamowite. To są reakcje często jakiejś takiej odrazy, czasem fascynacji, ale czasem też agresji, rzucania kamieniami, szczucia psami i tak dalej. Swoją drogą z tymi psami, psy to są bardzo ciekawi mieszkańcy prowincji. Wydaje się, że dzisiaj mamy do czynienia z psami, którym rowerzyści się już opatrzili i chyba tak bardzo my, jako rowerzyści ich.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Oj nie wiem.**

PIOTR KUBKOWSKI: No to różnie bywa. Ale jednak zdaje się, że to w dziewiętnastym wieku był problem dla tych pierwszych rowerzystów, taki na dużą skalę i z tym się wiąże nawet taki wynalazek, opatentowany, bodaj też w latach dziewięćdziesiątych dziewiętnastego wieku, wynalazek takiego specjalnego rewolweru, który się trzymało ze sobą zawsze podczas podróży rowerowej, który służył do odstraszania, jeśli nie, do zabijania tych biednych psów, które po prostu całymi chmarami atakowały rowerzystów po drodze. No jak wiadomo, rowerzysta jest wobec psa bezbronny bardziej niż pieszy tak, znaczy to siłą rzeczy przez to, że jest zawieszony na tej konstrukcji i tak swobodnie nie może z niej zejść, nie może się bronić na inne sposoby.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Musiały mieć jakieś ciemne strony również jeżdżenie na rowerze. Jest mnóstwo tematów, które w tej książce są poruszane, więc ja już chyba z kilku muszę zrezygnować, o których chciałam porozmawiać, bo to naprawdę każdy fragment mógłby być oddzielnym odcinkiem i zaraz się przekonamy też o tym, że to nie jest tak naprawdę książka**

**tylko i wyłącznie o tych cyklistach, tak nie mogło być, ale jeszcze jedna sprawa, a propos samego tego towarzystwa. Kiedy kobiety zaczęły dołączać do tej grupy cyklistów czy już rowerzystów, kolarzy.**

PIOTR KUBKOWSKI: W skali świata, ale też w skali ziem polskich dosyć wcześnie, chociaż dosyć późno są dopuszczone jako pełnoprawne uczestniczki na przykład: ruchu takiego stowarzyszeniowego czy na przykład konkurencji kolarskich już takich sportowych. Natomiast w takich ruchu turystycznym trzeba pamiętać, że dzisiaj myślimy o rowerze właśnie w taki jeden sposób, że to jest ten rower, taki jednoślad, prawda. Na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wieku bardzo popularne były trójkołowce czy nawet czterokołowce, różne takie wynalazki, które gdzieś tam przypominały troszeczkę tylko rowery albo były zbudowane na zasadzie rower, ale posiadały więcej kół. Na takich rowerach dużo łatwiej było jeździć damom ubranym w suknie, natomiast samo dosiążcie, jak wówczas mówiono, rowerowi takiego już jednoślada, takiego, jakiego znamy dzisiaj jako najpopularniejsze, wiązało się oczywiście z koniecznością założenia spodni. Tutaj trzeba było wymyśleć takie formy spodni, które za bardzo nie były rażące, bo to przecież często były kobiety jakoś tam pochodzące z dobrego towarzystwa.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Z tymi spodniami to przez lata się ten temat rozwijał, zanim w ogóle zostały dozwolone i nie budziły już żadnego szoku.**

PIOTR KUBKOWSKI: Więc mamy do czynienia wtedy z takimi wynalazkami, właśnie takich spódnic, które za pomocą takich sprytnych sznureczków są przerabiane w spodnie, podciąga się jak by tą środkową część i takie szarawary, pumpy można z nich na szybko zrobić i można potem po zejściu z roweru z powrotem być ubraną w spódnicę. Natomiast na pytanie, kiedy, właściwie od razu, to znaczy w latach osiemdziesiątych już mamy do czynienia z pierwszymi, nawet jazdami turystycznymi, to bardzo często na właśnie takich tandemach albo trójkołowcach dla dwóch osób. Bardzo często małżeństwa w taki sposób jeżdżą. W latach dziewięćdziesiątych nasza

słynna, pierwsza kolarka Karolina Kocięcka jeździ i zdobywa tytuły na wyścigach, nie tylko tych dla kobiet zorganizowanych, ponieważ takie już też były, ale też jakby występując incognito, jako mężczyzna, również w wyścigach dla mężczyzn. Bardzo słabo znana historia i godna tego, żeby ją jeszcze lepiej i szerzej zbadać. No i wreszcie mamy Marie Skłodowską, która ze swoim mężem Piotrem Curie wyruszają w podróż poślubną również na rowerach, już nie na tandemie, ale na dwóch osobnych, równorzędnych rowerach, co jest taką demonstracją też równego statusu i takiego właśnie demokratycznego potencjału roweru, który nareszcie się ziścił, to znaczy: nareszcie możemy na ten rower wsiąść na równych prawach, my mężczyźni, my kobiety. To jest chyba tutaj ten gest, który czyni małżeństwo Skłodowskiej i Curie.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Z resztą rower bardzo ważny też jest, bo sporo ułatwiał kobietom, kiedy już mogły samodzielnie się tym rowerem poruszać, bo w ogóle samodzielnie poruszające się kobiety to przecież wcale nie jest tak długa historia.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak, to jest coś co jest z jednej strony skandaliczne czy skandalizujące, że kobieta może jechać sama czy że rower coś takiego umożliwia, dlatego też dość długo próbowano wymyślać takie formy, jakieś takie tandemo podobne i takie dla kilkorga osób w tym, w domyśle dla jednego mężczyzny przynajmniej. Natomiast rzeczywiście później ten rower staje się takim wehikułem niezależności, autonomii, to jest bardzo wyraźnie pokazane w różnych pismach, felietonach Bolesława Prusa, który promował właśnie takie akty kobiecej niezależności, zwłaszcza tej na rowerze.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: I też należał do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów.**

PIOTR KUBKOWSKI: Również należał, jako honorowy członek do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i też był cyklistą, być może nie służył rower mu do codziennych

przejazdów, a rzeczywiście się do niego zaliczał jak również Henryk Sienkiewicz i w ogóle wśród cyklistów znajdziemy bardzo wielu pisarzy, ale sam ten temat w ogóle, swego rodzaju romansu na rowerze, to jest podejmowany w literaturze francuskiej, angielskiej, ale też polskiej, właśnie przez Bolesława Prusa dosyć szeroko i to był taki topos, to widać, że jakby ta figura była jakoś ważna dla ówczesnych ludzi. To była taka opowieść o kobiecie, która wsiada na rower i skoro już wsiądzie na ten rower to jest niezależna. Skoro jest niezależna, to może sama decydować czy z tym czy z tamtym, czy w takich okolicznościach czy w innych, gdzieś wyruszy w podróż, czy w ogóle się spotka. To jest jakaś rewolucja. Jeżeli do tego dołączymy jeszcze rewolucję właśnie tego oswobodzonego ciała, tak tego ciała, które nagle nie musi już być spowite w te suknie, w gorset i tak dalej, ale właśnie może być ubrane na sportowo, czyli na swobodnie. Kiedy jeszcze dodamy do tego taką rewolucję, którą łatwo przeoczyć, ale właśnie tego, że rower umożliwia, czy mężczyźnie czy kobiecie, ale to szczególnie kobiecie, oglądanie czegokolwiek samotnie. Samotna podróż na rowerze pozwala właśnie samotnie coś oglądać. Karolina Kocięcka wraz ze swoją koleżanką pojechały do Paryża, we dwie na rowerze w tysiąc dziewięćsetnym roku i to jest rewolucja. Inna słynna cyklistka pochodzenia żydowskiego z Bostonu w Ameryce, co prawda zdaje się, że dochodziło tam do pewnych takich oszustw, ale twierdzi, że okrążyła kule ziemską na rowerze sama i to jest, bez względu na to już czy rzeczywiście przejechała Azję czy większość tej podróży była na statkach czy koleją jeszcze, to jednak w taką podróż wyruszyła i rower był pretekstem, rower był takim wehikułem, który tą jej wolność niejako dał.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: Ostatnia jeszcze, bardzo ważna moim zdaniem sprawa, czyli to, że książka „Sprężysci” jest o tych cyklistach oczywiście, ale ona jest też bardzo o Warszawie, bo jakby Warszawskie Towarzystwo Cyklistów właśnie w tym mieście funkcjonowało i ja naprawdę bardzo dużo się o tej Warszawie się dowiedziałam, takich również rzeczy, które były dla mnie zupełnie nie oczywiste i nigdy się nad nimi nie zastanowiłam i uderzyło mnie to w poniedziałek, bo ja w poniedziałek przejeżdżałam na Wole do pracy i pod urzędem miasta widziałam dzieci śpiewające kolędy, na ulicy po prostu, a przecież w tej książce opisujesz, że Warszawa chociaż była głośna, jeżeli chodzi o te odgłosy miejskie, to pod względem odgłosów ludzkich była**

**miastem bardzo cichym i mieszkańcy Warszawy, w przeciwieństwie do Rosjan, którzy właśnie głośno zachowywali się, czy to gdzieś na ulicach czy w komunikacji czy śpiewali sobie jakieś piosenki, to warszawiacy prawie w ogóle takich rzeczy nie robili, mało się do siebie odzywali i byli raczej milczącymi mieszkańcami miasta.**

PIOTR KUBKOWSKI: Tak, w ogóle odtworzenie takiej warstwy dźwiękowej miasta tak jakoś mnie interesowało, chciałem się zastanowić czy tych rowerzystów było słychać czy słychać było dźwięki ostrzegawcze tych ich maszyn. To odtworzenie jest trudne jeśli mówimy o czasach które są sto dwadzieścia lat od nas, ale jednak w różnych takich wspomnieniach czy tekstach pisanych na bieżąco w tamtej epoce, znajdziemy ślady opisujące co się dzieje w mieście, co można powiedzieć, co można zaśpiewać, czy można krzyczeć i tak dalej i tak dalej, więc tutaj są dwie rzeczy. Z jednej strony jest tak, że po prostu sam wspólny śpiew albo same okrzyki w języku polskim, były jakoś przynajmniej podejrzone, jeśli nie nielegalne w różnych okolicznościach. Przykładowa rzecz, odsłonięcie pomnika Adama Mickiewicza przy Krakowskim Przedmieściu, z resztą współfundowanego przez Warszawskie Towarzystwo Cyklistów odbywało się w ciszy. Pozwolono na to zebranie się tysięcy ludzi pod warunkiem, że będzie cicho i rzeczywiście było cicho, w kompletnej ciszy się to dokonało, ale też z drugiej strony zdaje się, tak przynajmniej twierdzą autorzy źródeł, że to była taka forma protestu jakiegoś takiego społecznego, być może tak było. Milczenie jest godne, takie szlachetne, więc to była taka forma pokazania wyższości zaborcy rosyjskiemu, który był, co prawda silniejszy pod względem politycznym, militarnym i tak dalej i tak dalej, ale to był taki sposób manifestacji, jakby takiej trochę wyższości. My możemy sobie pozwolić na to, że milczymy, to my jesteśmy gospodarzami, nie musimy pokazywać, że to jest nasze, ponieważ to jest nasze. Trudno powiedzieć na ile takie świadectwa, zwłaszcza formułowane expose są wiarygodne, na ile nie, ale to się pojawia zbyt często, by tego nie zauważyć, że tak to było miasto w dużej mierze milczące, to było miasto jakoś takie ciche i oczywiście wypełnione gdzieś takim gwarem codzienności pewnie też, ale gdzieś takiej radości, takich dźwięków życia zbiorowego, takich radosnych, witalnych tam chyba nie było. Więc to jest też taka rzeczywistość, w której ci cykliści funkcjonowali. Z drugiej strony, oczywiście to co jest ważne w tej przestrzeni, to starałem się to jakoś zanalizować,

zinterpretować w jaki sposób, to ich miejsce, czyli ten pałacyk na Dynasach został zlokalizowany, właśnie na skarpie, między tą Warszawą najbardziej reprezentacyjną traktu królewskiego, raptem sto, dwieście metrów od Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata, a z drugiej strony sto, dwieście metrów od tego co jest niżej, czyli Powiśla, które to z racji tego, że było miejscem takim ryzykownym do mieszkania, zalewanym czasem przez Wisłę, ale też taką dzielnicą silnie uprzemysłowioną, zabudowaną przez fabryki, ale też przez domy robotników, biedoty miejskiej po prostu. To jest takie miejsce, które pozwala zobaczyć bardzo dużo takich napięć klasowych, między warszawiakami należącymi do wyższej sfery i tymi, którzy należeli do klasy robotniczej, wykorzystywanej często przez tych zamieszkujących salony na górze. Towarzystwo Warszawskich Cyklistów, które jest pomiędzy fizycznie, topograficznie w przestrzeni miasta, ono też w swojej strukturze odbija te napięcia. Mówiłaś wcześniej o tych właśnie robotnikach, którzy pretendowali do tego żeby stawać się członkami WTC, rzeczywiście tacy byli, rzeczywiście często się stawali tymi członkami, ale to nie koniecznie odbywało się tak gładko, to znaczy, widać było, że coś tutaj raziło i to towarzystwo, które chciało być demokratyczne i mówiło od początku: sport jest taki demokratyczny, my jesteśmy tacy nowocześni, to jest trochę opowieść o nowoczesności, którą ci cykliści sobie zadają, a zarazem potem nie bardzo wiedzą co z tym zrobić, kiedy nagle ci robotnicy naprawdę chcą wstąpić, naprawdę chcą dosiąść tego roweru i naprawdę chcą z nimi brać udział w balu czy zabawie, czy maskaradzie, czy w innych takich formach. Co z tym zrobić? Nagle jesteśmy tacy demokratyczni, tacy równościowi, ale kiedy trzeba komuś takiemu podać rękę to już zaczyna być problem, więc jest bardzo dużo takich tutaj napięć i one też się odbijają w samej przestrzeni miasta i w samym tym miejscu, gdzie pałacyk cyklistów jest usytuowany, czyli właśnie, pomiędzy tą bogatą Warszawą, a tą najbiedniejszą.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: I o Warszawie z perspektywy cyklistów przeczytacie w książce „Sprężyści”, Piotra Kubkowskiego. To jeszcze geneza tej nazwy, bo o tym w ogóle nie mówiliśmy. Dlaczego oni są sprężyści.**

PIOTR KUBKOWSKI: Wszyscy o to pytają i to było ryzyko, które podjąłem oczywiście nadając ten tytuł książce, a niestety nie do końca potrafię odpowiedzieć na to pytanie,

to znaczy, sprężyści, tak oni się tak nazywali, natomiast nie znalazłem tego samego punktu, w którym to się jakoś urodziło. Być może nie ma takiego punktu. Być może to jest tak jak czasem różne słowa spontanicznie wchodzą w uzus. Więc tak, ta sprężystość z jednej strony, na pewno odnosiła się do energii, z jaką działali na wszystkich polach swojej działalności, to nie zaprzeczalnie było zasłużone miano. Podobno oni byli tak nazywani przez ludzi spoza towarzystwa i sami siebie tak określali. Z drugiej strony, wydaje mi się, że to jest fajne słowo, bo ono opowiada, chyba oni też tak to czuli wtedy, ono opowiada też, jakby ta sprężyna jest też mechanizmem, ona gdzieś tutaj opowiada o tym, że to są ludzie którzy się jednoczą w imię korzystania z jakiegoś wynalazku, z jakiejś maszyny, z jakiegoś mechanizmu i ta sprężyna też jest o tym, to jest właśnie coś co się rusza, co jest giętkie i metaforycznie i bardziej dosłownie.

**DZIENNIKARKA MAGDALENA MISZEWSKA: I ta nazwa też funkcjonuje współcześnie, bo retro rowerzyści z Radomia właśnie, pod nazwą sprężyści funkcjonują.**

PIOTR KUBKOWSKI: To prawda. Tak jest, to jest taka grupa, która pielęgnuje obyczaje dawnych cyklistów, nie tylko tych z końca dziewiętnastego wieku, ale już tych takich po prostu współczesno- dwudziestowiecznych. Odtwarzacz gromadzi stare rowery i wreszcie próbuje, no niejako jak w takim ruchomym skansenie troszeczkę wprawić w ruch tę historię cyklizmu.

♪[PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie