

Piotr Kubkowski

Wypadki, kocie łby i cykliści

Warszawski *fin de siècle* na ulicy

Pierwsze bicykle, których miejsce w topografii i miejskim, warszawskim kontekście będę starał się ukazać w poniższym tekście, w nowoczesnych miastach pojawiły się w drugiej połowie XIX wieku.

Na początku były to rzadkie zjawiska, obiekty budzące zaciekawienie czy wręcz sensację, produkowane na miejscu bądź sprowadzane z Wystaw Światowych, Przemysłowych i Higienicznych na całym zachodnim świecie.

Jazda na nich wymagała długiego treningu i stanowiła praktykę ekstrawagancką, indywidualistyczną, dżentelmeńską i, w jakiejś mierze, dandysowską; nie były one natomiast praktycznym środkiem komunikacji, ani codziennej, ani odświeżonej. Wynalazcy i inżynierowie – głównie angielscy – szybko zaczęli upraszczać konstrukcję, sprawiając, że bicykl stawał się dostępny także dla mniej sprawnych jeźdźców (swoistą rewolucję stanowiły tu niewywrotne trycykle), a sama praktyka cyklistyczna – zarówno „turystyczna”, jak i wyczynowa – stała się pretekstem do samoorganizacji. Dziewiętnasty wiek jest w końcu nazywany stuleciem stowarzyszeń, i dotyczy to organizacji zawodowych, politycznych, ekonomicznych, hobby-stycznych, samokształceniowych i spółdzielczych – przyczynkiem do założenia towarzystwa (grupującego męskie „dobre towarzystwo”) były aktywności przynależące do licznych i rozmaitych porządków. W końcu stulecia pretekstem do zrzeszania się stały się także praktyki ruchowe: gimnastyczne i (pre)sportowe. W ostatnich trzech dekadach właściwie wszyscy posiadacze i użytkownicy „kół”

(jak niekiedy, zwłaszcza w Galicji, określano pierwsze rowery) w miastach europejskich i amerykańskich należeli do wyspecjalizowanych korporacji. Kluby te organizowały pozamiejskie podróże, niedzielne wycieczki, wyścigi i próby bicia rekordów.

W Warszawie pierwszym takim polskim klubem stało się w 1886 roku Warszawskie Towarzystwo Cyklistów. Działająca w rosyjskim wówczas mieście korporacja stanowiła z jednej strony płaszczyznę współdziałania pod szyldem sportowym i higienistycznym – podejmowała liczne działania wydawnicze i organizacyjne, popularyzujące ruch na świeżym powietrzu i szeroko rozumianą higienę cielesną – a z drugiej przestrzeń stosunkowo niezależnej samoorganizacji. Po pierwsze więc, w organach prasowych klubu przedrukowywano ekspertyzy lekarskie dotyczące aktywności ruchowych, korespondencje z konferencji higienistów europejskich i amerykańskich, artykuły ukazujące się w tematycznych periodykach zachodnich; po drugie, pod płaszczyzną aktywności sportowej miejska elita (a także elity mniejszych miast polskich, bo i tam WTC posiadało swoje prężne ekspozytury) tworzyła mikrostrukturę autonomicznej biurokracji, miniaturę państwowej administracji. Ponieważ prawodawstwo w zaborze rosyjskim było domeną wyłącznie imperialną, korzystano z faktu wytworzenia się nowego, nieuregulowanego jeszcze „pola”, jakim były rekreacyjne, sportowe i codzienne praktyki cyklistyczne, i tu właśnie (między innymi) eksperymentowano z namiastkami autonomii. Te dwie sfery działalności klubu składały się w jedno, gdy chodziło o kwestię statutową – promowanie jazdy na bicyklu. Cykлизм miał być zdrowy, co określano synonimem „higieniczny”, a zarazem w nowoczesny sposób uregulowany prawnie.

Ta nowoczesność jawi się szczególnie jaskrawo, jeśli spróbujemy odtworzyć miejski kontekst, w jakim zjawili się pierwsi „rowerzyści”. Warszawa postyczeniowa aż do wybuchu pierwszej wojny światowej była miastem ciasnym, ludności systematycznie przybywało – od lat 80. XIX wieku, kiedy założono WTC, do 1914 roku liczba mieszkańców wzrosła od niespełna 400 tysięcy do niemal 900 tysięcy. Mity Warszawy jako „Paryża Północy” i – przeciwnie – „miasta Orientu”, drobniogowo zanalizowane przez Błazeja Brzostka¹, należały do największych klisz już w XIX wieku. Nie były jednak ani jedyne, ani najbardziej nośne. Z perspektywy kilkunastu lat publicysta „Kurier Warszawski” pisał, że za caratu miasto było jak ślimak – „musiało w swych arteriach pokurczyć się, pokręcić chaotycznie”². Odpowiedzialność za urbanistyczny beład ponosiła też pozostałość po I Rzeczypospolitej, czyli (zniesiony w XVIII w.) podział ziem na niezależne jurydyki, w zasadzie prywatne miasta w mieście, rządzone według różnych praw, przez różnych administratorów, posiadające własne, osobne kształty.

Publicysta „Przeglądu Tygodniowego” w 1903 roku pisał: „Dziś co dzień jesteśmy świadkami setek mniej lub więcej ciężkich wypadków, a tylko dobroczynnemu losowi zawdzięczać należy, że nie ma ich tysiące. Ciasno nam. Na chodnikach tłok pieszych, na ulicach tłok wozów, dorożek, powozów. Tak jest wszędzie i na głównych arteriach ruchu, i na pobocznych”³.

¹ B. Brzostek, *Paryż w innej Europie. Warszawa i Bukareszt, XIX i XX wiek*, Warszawa 2015.

² A. Wolnar, *Konieczności regulacyjne w stolicy*, „Kurier Warszawski” 281/1928, s. 7.

³ „Przegląd Tygodniowy Życia Społecznego, Literatury i Sztuk Pięknych” 35/1903.

WYPADKI, KOCIE ŁBY I CYKLIŚCI

Wrażeniu ciasnoty, tłoku, przepełnienia najcelniejszą formułę, już po latach, nadał Stefan Żeromski, pisząc, że miasto „jak noga Chinki, wtłoczona w sztuczne więzy, cudacznie pęczniało”⁴.

Oczywiście żaden cyklista-higienista nie mógł wykazać się dostatecznym relatywizmem kulturowym, by docenić fantazyjny kształt orientalnej kobiecej stopy. Rozprostowywał więc swoje, najpierw podczas ćwiczeń i treningów na welodromie na Dynasach, a wreszcie, upewniwszy się co do swoich umiejętności, decydował się wyjechać na ulice miasta. Czy jednak narażenie się na wspomniane na łamach „Przeglądu Tygodniowego” niebezpieczeństwo „porozbijania” było praktyką higieniczną?

„Wiele pojedynczych przepisów [...] i brak dozoru”

Na ziemiach Królestwa Polskiego aktywność zaborcy na polu szykan politycznych, rusyfikacji i depolonizacji szkół oraz przestrzeni publicznej czy infiltracji środowisk studenckich przez carską ochranę była odwrotnie proporcjonalna do pilności w wypełnianiu urzędniczych obowiązków⁵. W 1882 roku Maurycy Orgelbrand, księgarz i drukarz (młodszy brat encyklopedysty Samuela), następująco diagnozował stan ulicznej egzekutywy: „Wiele pojedynczych przepisów istnieje u nas, ale niesforność woźniców i brak dozoru ze strony niższych organów służb policyjnych udaremniają wszelkie przepisy i paraliżują najlepsze chęci władzy [...], należałoby może wiele niższych agentów służby policyjnej ulicznej zastąpić innymi, dokładniej spełniającymi obowiązki i lepiej je pojmującymi”⁶.

W miejsce rozproszonych rozporządzeń, nieznanymi nawet stójkowym, Orgelbrand postulował wprowadzenie kompleksowego regulaminu: „Za wzór w tej mierze posłużyć tu mogą stolice takie jak Paryż, Berlin, Wiedeń. Ostatnie to miasto przy ogromnej, a nawet i szybkiej jeździe wyróżnia się nadzwyczajnym porządkiem. Regulamin urzędowy każdej z tych stolic ściśle określa sposób jazdy, a wszelkie wykroczenia w tej mierze ulegają surowym karom”⁷.

Dalej warszawski księgarz wnosił o wprowadzenie nakazu posiadania przez woźniców „książeczek regulaminowych”, a nawet przeprowadzania egzaminów z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych. Tymczasem jednak takiego nakazu nie było; warszawscy cykliści pierwsi poddani zostaną temu obowiązkowi w latach 90., na długo przed woźnicami, stangretami czy pierwszymi samochodami.

Nawet drukowane w prasie odezwy naczelnika policji⁸ nie skutkowały większą gorliwością stójkowych, nie przełożyły się też na uchwalenie osobnego, niezależnie od kodeksu karnego, regulaminu drogowego. Dopiero zastąpienie w 1903 roku, a więc po ponad półwieczu, *Kodeksu kar głównych i poprawczych* (1847) *Kodeksem karnym*, zwanym Kodeksem Tagancewa, zbiegło się z wydaniem odrębnych

⁴ S. Żeromski, *Nowa Warszawa*, „Kronika Warszawy” 1/1925.

⁵ Oczywiście znajdziemy chlubne wyjątki od tej reguły, jak choćby działalność prezydenta Sokratesa Starynkiewicza (1875–1892) czy oberpolicmajstra niemieckiego pochodzenia Nikolaja Klejgensa (1882–1896) w ostatniej partii XIX wieku.

⁶ M. Orgelbrand, *W kwestii urzędzenia w Warszawie ruchu drogowego*, „Kurier Warszawski” 236/1882.

⁷ Ibidem.

⁸ „Kurier Warszawski” 149/1873 (jako przedruk z „Gazety Policyjnej”).

Przepisów o porządku przewożenia w mieście Warszawie pasażerów i ciężarów samochodami, których na przestrzeni pięciu dekad domagali się sfrustrowani publicyści i felietoniści (jak cytowany Orgelbrand czy Bolesław Prus). Prawo Tagancewa regulowało głównie przestrzeganie zasad higienicznych – sprzątanie nieczystości: błota i liści z chodników i ulic – oraz zakazywało „przepędzania bydła po szosach”, co do tej pory nie było rzadkością. Co do ulic, nakazywało ostrożne poruszanie się prawą stroną i nakładało (inaczej niż na Zachodzie) niskie kary za łamanie zapisów. Natomiast „przepisy samochodowe” z początku XX wieku dokonały klasyfikacji pojazdów, po raz pierwszy zaprowadziły konkretne ograniczenie prędkości (12 wiorst, czyli około 13 km/h), wprowadziły dokumentację przypominającą „karty wozu”, z rysunkiem lub fotografią pojazdu, dookreśliły minimalny wiek kierowców (18 lat), a przede wszystkim wprowadzały pierwszy – po obowiązującym cyklistów od dekady – egzamin z praw i umiejętności, zdawany przed specjalną komisją municypalną. Co prawda dotyczyć one miały głównie automobili, lecz w praktyce objęły zastosowaniem – od 1901 roku – cały ruch uliczny, wprowadzając na przykład kontrole stanu technicznego ewidencjonowanych pojazdów.

„Trzymać się zawsze prawej strony” i inne podstawowe przepisy cyklistów

Prawidła ogólne jazdy, czyli pierwszą część drugiego tomu *Przepisów obowiązujących Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów* rozpoczyna wskazanie, że regulaminowa jazda sprzyja bezpieczeństwu zarówno cyklisty, jak i osób postronnych, a zarazem stanowi warunek zachowania honoru przez całe WTC⁹. Poczucie odpowiedzialności za osoby trzecie, postulowana „dystynktywna” postawa należących do miejskiej socjety pierwszych rowerzystów, nie było postawami szerzej rozpowszechnionymi wśród uczestników ruchu ulicznego, o czym donosiła cytowana wcześniej prasa drugiej połowy XIX i pierwszych dekad XX wieku. Nie wiemy, w jakim stopniu rzeczywiście respektowali je rowerzyści – prawdopodobnie tak samo, jak pędzący cwałem konni. Stanisław Milewski podaje, że tylko w kwietniu 1896 roku poturbowali pięciu pieszych, a jeden z cyklistów sam odniósł ciężkie obrażenia głowy w kolizji z dorożką¹⁰. Nie wiemy też, jaki typ konstrukcyjny reprezentowały wypadkowe pojazdy: czy były to rowery z wielkim przednim kołem, bez hamulca, zmuszające jeźdźca do ekwilibrystyki, czy też nowocześniejsze, niższe konstrukcje, łatwiejsze do opanowania. Wiemy za to, że w kontekście pejzażu dźwiękowego¹¹ ciasnego, XIX-wiecznego miasta musiały poruszać się bezszelestnie: nawet jeśli nie były jeszcze wyposażone w pneumatykę Dunlopa, na obręczach na pewno miały przynajmniej lane gumowe opony (w latach 90. tańsze rowery wciąż były w nie wyposażone). Członków elitarnego stowarzyszenia, włączających się w życie uliczne na swych ekstrawaganckich maszynach, miała więc cechować swoista szlachetna, (bez)dźwiękowa dyskrecja przemieszczania się, cichy zaś ruch mógł skojarzeniowo wpisywać się w wyobrażenie o subtelny, niehałaśliwym bon-tonie. W regulaminie WTC zalecano ostrzeżenie przechodniów „dzwonkiem, trąbką lub najlepiej przemówieniem,

⁹ A. Zakrzewski (red.), *Przepisy obowiązujące Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. Część ogólna*, Warszawa 1905, s. 7.

¹⁰ S. Milewski, *Życie uliczne niegdysiejszej Warszawy*, Warszawa 2013, s. 64.

¹¹ R. Murray Schafer, *The Tuning of the World*, New York – Toronto 1977.

WYPADKI, KOCIE ŁBY I CYKLIŚCI

unikając przytem niepotrzebnego niepokojenia i straszenia ludzi” i analogiczne przepisy istniały w związkach galicyjskich. Zasady obowiązujące w Warszawie były bardzo dokładne i dotyczyły nie tylko użyć alarmowych, ale też – podczas pozamiejskich grupowych wycieczek – komunikowania się między cyklistami. Tak oto, gdy chciało się tempo jazdy zwiększyć, należało nadać „dwa sygnały krótkie i jeden długi kilka razy”, by o czymś ostrzec – „dwa sygnały z pauzami kilka razy” i tak dalej¹². W mieście jednak taki drużynowy przejazd był raczej rzadkością, a gwar i hałas gęstych od tłumu ulic nie pozwoliłyby pewnie odróżnić dźwięku ostrzegawczego od zachęty do przyspieszenia.

Jeśli większość ulic wyłożona była kamieniem polnym, kopyta koni były podkute, a koła wozów nie miały warstwy ochronnej, ich przejazd musiał powodować nieznośny hałas, zwielokrotniony rezonansem wąskich uliczek. To dopiero asfalt, a nie makadam, kostka drewniana, bruk kamienny czy żelazny (choć każde z nich emitowało własne, swoiste dźwięki, a w zróżnicowanej pod względem nawierzchni Warszawie każda ulica musiała brzmieć inaczej), przyniósł poważną akustyczną odmianę. Pewnie więc nie tylko ze względu na wygodę, ale i cichość witany był z entuzjazmem na kolejnych ulicach (choć oczywiście spotykał się też ze sceptycyzmem tych, którzy się obawiali, że na gładkiej powierzchni ślizgać się będą konie). Przełom to pojawienie się samochodów, które, choć na cichych oponach, wprowadziły na ulice dźwięk silników, dotąd słyszany jedynie w fabrycznych cyrkułach miasta, na Woli czy Powiślu. Z czasem swoje metaliczne dźwięki dołożyły tramwaje – czy to konne, czy elektryczne. Ponadto wszystkie pojazdy wyposażone były w ostrzegawcze dzwonki, zapewne głośniejsze niż te montowane na bicyklach. Te ostatnie więc spośród wszystkich ulicznych pojazdów były wynalazkiem najcichszym, najdyskretniejszym, a więc pewnie i najmniej bezpiecznym dla pieszych i samych cyklistów.

Wspomniany Milewski podaje informację, jakoby cykliści dopuszczeni zostali do ruchu drogowego dopiero w marcu 1986 roku¹³, co jest sprzeczne z dokumentacją zawartą w archiwach klubu, poświadczającą bicyklowe miejskie ekskursje już dekadę wcześniej¹⁴. Zachowało się między innymi pismo wydane przez kancelarię oberpolicmajstra warszawskiego, wydające zgodę na poruszanie się „Sprężystych” po określonych trasach. Rozporządzenie ukazało się z datą 26 czerwca 1887 roku, w rok po zawiązaniu się WTC, i dotyczyło ulic i alej: Marszałkowskiej, Bagateli, Belwederskiej, Nowowiejskiej, Agrykoli, Czerniakowskiej, Chłodnej, Alej Jerozolimskich, Żytniej¹⁵ i Okopowej. Były to ulice stosunkowo szerokie, oddalone od ścisłego środka miasta, co więcej, niepołączone bezpośrednio z siedzibą korporacji na Dynasach i w ogóle nietworzące spójnej siatki, co przywodzi na myśl dzisiejszą infrastrukturę. Co więcej, pismo formalnie dotyczyło tylko grup cyklistów, podobnie jak inne zezwolenie z załączonym wykazem miejscowości. Czy był to jedynie martwy przepis? Gdy wspomnimy pobłażliwość ulicznych

¹² A. Zakrzewski (red.), *Przepisy obowiązujące Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, Regulamin Sportowy. Prawida jazdy, rekordy, prawa wyścigowe*, Warszawa 1905, s. 8–11.

¹³ Ibidem, s. 63.

¹⁴ *Akta rozporządzeń i decyzji władz rządowych oraz korespondencji z nimi za lata 1887–1910*, 9-A Archiwum WTC w zbiorach Archiwum Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie.

¹⁵ O ile potrafię odszyfrować tę nazwę.

funkcjonariuszy, możemy przyjąć, że nietrudno było go obejść; inną rzeczą jest, że dopiero pewny swoich umiejętności cyklista mógł się ważyć wziąć udział w ulicznej jeździe¹⁶.

Cztery dni później, a więc 30 czerwca, biuro policmajstra wydało ogólne przepisy dotyczące cyklistów, skorygowane dopiero 12 sierpnia 1889 roku. Te dwie instrukcje nakazywały, oprócz jazdy prawostronnej i unikania trotuarów, zdanie specjalnego egzaminu z umiejętności jazdy przed komisją WTC. Dokumenty stały się podstawą prac powołanej w 1891 roku komisji kodyfikacyjnej¹⁷. Poświadczenie jej prac przetrwało w postaci kolejnych sygnowanych przez członków WTC brudnopisów regulaminu. Najstarsza wersja przyjętego, wydane go drukiem w formie kieszonkowego kodeksu, jaką odnalazłem w zbiorach warszawskich bibliotek, pochodzi dopiero z 1905 roku¹⁸. Istnieje za to w odpisie w lwowskim kalendarzyku kolarskim Kazimierza Hemerlinga z 1895 roku, a ostatnie datowane rękopisy pochodzą z roku 1893¹⁹, więc jeszcze w tym roku lub rok później musiała się ukazać w Warszawie kompletna wersja zasad.

Część ogólna w 100 punktach jest właściwą „konstytucją” czy też „statutem” elitarniej korporacji – omawia rolę, prawa i obowiązki członków każdej kategorii, kwestie składek, uprawnień do korzystania z infrastruktury klubowej, wreszcie – kompetencje wszystkich ciał decyzyjnych działających w strukturach stowarzyszenia. Część druga, określona jako sportowa, obejmuje również w 100 paragrafach trzy kategorie przepisów w następującej kolejności: regulacje jazdy po mieście, wycieczek zamiejskich oraz jazdy sportowej.

Przepisy „miejskie” obejmowały wymieniane już w przepisach policyjnych nakazy jazdy prawą stroną i wyprzedzania lewą, ustąpienia miejsca innemu pojazdowi, którego kierowca chciał cyklistę wyminąć, wreszcie wpisywania do specjalnej, wyłożonej w klubie na Dynasach książki informacji o wszelkich napotkanych zagrożeniach i niebezpieczeństwach. Punkty te odnajdziemy też w regulaminach lwowskim i krakowskim z połowy lat 90. – tam dodano wymogi posiadania i zapalania po zmroku lampki oraz – w przypadku Krakowa – zakaz jazdy po „Plantacyach” i ogrodach, najwyraźniej w Warszawie nieistniejący. Ponadto przepisy lwowskie – analogicznie do warszawskich – wzmiankują konieczność zdania specjalnego egzaminu na prawo jazdy, chyba że używano trój- lub czterokołowca do celów zarobkowych (kupieckich). Wszystkie trzy polskojęzyczne regulaminy zawierały instrukcje posługiwania się sygnałem dźwiękowym, na przykład w Krakowie polecano: „przy mijaniu przechodniów należy dzwonić i w znacznym łuku wymijać”. Podobnie brzmiały też przepisy dotyczące zejścia z pojazdu w razie wypadku, na targowisku lub na polecenie strażnika; wszystkie też instruowały szczegółowo, jak się zachować w stosunku do przechodniów oraz zwierząt miej-

¹⁶ O obchodzeniu przepisów wspomina autor rękopisu kroniki zdeponowanej w Archiwum Ośrodka „Karta”, por. E. Strzałkowski, *Warszawskie Towarzystwo Cyklistów 1886*, druga połowa lat 70. (w archiwum odpis z 1983 roku).

¹⁷ Akta Komisji Kodyfikacyjnej zorganizowanej w myśl uchwały kwartalnego Ogólnego Zgromadzenia.

¹⁸ A. Zakrzewski (red.), *Przepisy obowiązujące Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, Regulamin Sportowy...*, op. cit.

¹⁹ Zachowały się jeszcze dwa nieopatrzone żadną datą. Opis przetrwałych akt WTC pochodzi dopiero z pierwszej dekady XXI wieku, więc nie sposób ustalić, jaka była kolejność zatwierdzania brudnopisów przez uprawnioną komisję.

WYPADKI, KOCIE ŁBY I CYKLIŚCI

skich, zwłaszcza koni („uważać, czy nadjeżdżający koń nie zaczyna strzydz uszami lub płoszyć się, a wtedy z bicykla zejść, tenże na ziemi położyć lub sobą zasłonić”²⁰). Konsekwentnie zawierały też przykaz jazdy ostrożnej i powolnej, zwłaszcza na zakrętach i z górki.

Promenady, kocie łby i rynsztoki

Tymczasem prasa sportowa chętnie relacjonowała kolejne zwycięskie próby bicia rekordów prędkości, tak przez rower, jak i lokomotywę czy automobil; prędkości te miały się jednak nijak do możliwości jazdy po mieście i umiejętności zwykłych cyklistów. Bicie rekordów było domeną welodromów i wyłączonych z codziennego ruchu, wyrównanych, ubitych tras międzymiastowych. Warszawa nie była wdzięcznym terenem do rozwijania wyższych prędkości, ba, niejednokrotnie spokojna jazda oznaczała ryzyko i wymagała wyczynowych umiejętności. W swoich wspomnieniach Tadeusz Radwański wprost pisze na przykład o ulicy Belwederskiej – przypomnijmy, dopuszczonej do ruchu welocypedów już w 1887 roku – iż była „tak stroma, że wspięcie się po niej na rowerze było wyczynem sportowym godnym braci Barańskich, najsłynniejszych cyklistów owych lat”²¹.

Dalej Radwański relacjonuje stan infrastruktury drogowej, w tym zwłaszcza „trotuarów”, oddzielonych od jezdni ulicy Marszałkowskiej głębokimi rynsztokami. Nad rowami, w porze suchej „ślicznie zastępującymi zieleńce”, przekładano deski, po których piesi mogli wejść na szosę i przekroczyć ulicę. W porze jesiennej i zimą długie drewniane sztachety wsparte były jeszcze na poprzecznych balach, które uchronić miały pieszych przed kontaktem z mokrym błotem tak zwanego chodnika. Skutkowało to zadziałaniem „systemu klawiszowego”: gdy pieszy wszedł na kraniec tej deski, drugi jej koniec unosił się w powietrze, gdy zaś minął punkt krytyczny, deska opadała, rozchlapując kałużę na innych przechodniów i pojazdy. Instalacje takie nie sprzyjały więc ani jeździe na bicyklu, ani miejskim spacerom.

Poświadczeń kopania głębokich rowów przyulicznych w Warszawie jest więcej²², i to w tej właśnie tradycji szukać można źródeł powiedzenia „skończyć w rynsztoku”. Józef Galewski, malarz i scenograf, w swoich wspomnieniach potwierdził wykorzystywanie desek do wykładania chodników, a co do dołów, to tak obrazowo opisał ich niebezpieczeństwa: „Trotuary były z desek lub z dużych płyt granitu, ale nie na całą szerokość, jedynie środkiem trotuaru szła płyta, po bokach były kocie łby, tyle że położone wyżej nad poziomem ulicy. Za to rynsztoki prezentowały się okazale: szerokie, głębokie, przeważnie pełne brudnej, stojącej wody i śmieci. Po deszczu w takim rynsztoku można było śmiało wykąpać się, a po pijanemu utopić”²³.

²⁰ *Regulamin jazdy Krakowskiego Klubu Cyklistów*, [w:] K. Hemerling, „*Koło*”. *Kalendarzyk sportowy dla kolarzy na 1895 rok*, Lwów 1895, s. 24.

²¹ T. Radwański, „*Trzecia stolica*” *Imperium*, [w:] *Warszawa naszej młodości (antologia)*, Warszawa 1957, s. 15.

²² Szeroką gamę źródeł omawia Włodzimierz Karol Pessel w swoim monograficznym opracowaniu, por. idem, *Antropologia nieczystości. Studia z kultury sanitarnej Warszawy*, Warszawa 2010, s. 119–130.

²³ J. Galewski, L.B. Grzeniewski, *Warszawa zapamiętana. Ostatnie lata XIX stulecia*, Warszawa 1961, s. 35.

Cyklista wpadający do przydrożnego rowu lub sadzawki był częstym motywem satyrycznych ilustracji w tygodnikach sportowych – jak wiadomo, w chłodny deszczowy dzień na kocich łbach nawet późniejsze, bieżnikowane opony nie pozwalały zachować dobrej przyczepności.

Według ustaleń Anny Słoniowej²⁴, wybrukowanych wyboistym kamieniem polnym było około połowy miejskich ulic końca XIX wieku, coraz częściej stosowano też kostkę drewnianą – mniej trwałą, ale tanią, lekką w montażu i łatwą w wymianie, a przede wszystkim cichą – oraz mocniejszy, ale też droższy bruk żelazny. Krakowskie Przedmieście i wspomniana Marszałkowska wyłożone miały być brukiem granitowym, pojawiał się też asfalt – na przykład ciekawostką było wyłożenie ulicy Kruczej płytami betonowymi, łączonymi tym właśnie modnym w Europie materiałem²⁵. Na peryferiach miasta, jak i – w najlepszym razie – na trasach krajowych drogi pokryte były makadamem (drobno tłuczonym, ubitym, kurzącym się latem i lepkiem zimą pyłem kamiennym). W latach 70. XIX wieku około jednej trzeciej ulic i placów nie miało w ogóle utwardzonego podłoża, ale już w końcu lat 80. takich ulic pozostało tylko 10 procent, przy czym wciąż większość to kocie łby i makadam. W lepszym niż jezdnie stanie miały być za to chodniki – rzadko z marmuru, piaskowca i asfaltu, częściej wyłożone płytą betonową czy rzeczonymi deskami – tak czy inaczej podlegały szybszej modernizacji, a Warszawa zaczynała się odznaczać tą cechą nowoczesnego, zachodniego miasta, że można było chodzić po niej pieszo.

Dlaczego więc cykliści, którym nie było wolno poruszać się po chodnikach, w ciągu czterech tygodni 1896 roku zdołali potrącić aż pięciu pieszych? O ile chodzenie wzdłuż jezdni, zwłaszcza po drugiej stronie półtorametrowego rowu, wydawało się bezpieczne – chyba że chodziło o męsko-męskie potrącenie, mogące skutkować pojedynkiem – o tyle już przekraczanie ulic wiązało się z ryzykiem konfrontacji z którymś z szerokiej gamy pojazdów. Obok wspomnianych już drobnych, zwrotnych dorożek prawie do końca XIX wieku w ruchu drogowym brały udział omnibusy – wieloosobowe pojazdy konne – od 1881 roku na wybranych trasach tramwaje konne, szybsze i droższe, ulegające częstym kolizjom ze względu na niesterowność, sześć lat później welocypedy, try- i bicykle, od końca XIX wieku pierwsze samochody, wśród nich ekspresowe taksówki, wreszcie, dopiero od 1908 roku, tramwaje elektryczne.

Stopniowo, pomimo ciasnoty, transport stawał się bardzo szybki, a przede wszystkim – szybszy niż podróż piesza. Sprawilo to, że chodzenie po mieście – a już nie jedynie po parkach i ogrodach – jako praktyka kulturowa mogło niejako się odłączyć od swej funkcjonalnej istoty i stać się czynnością osobną, spacerem, okazją do wystawiania się na widok publiczny. Jeśli zaś wąskimi i wciąż niedoskonałymi chodnikami wolnym tempem promenować poczęło państwo, to ci, którym spieszno było załatwić jakąś sprawę, ubić interes lub załatwić sprawunki, wkraczali na jezdnię. Bolesław Prus ironicznie odnotował w swoich *Kronikach* kilka typów przechodniów ulegających wypadkom: pierwszy to kobiety, kaleki i dzieci, drugi

²⁴ A. Słoniowa, *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, Warszawa 1978.

²⁵ Moda trwa zresztą do okresu pierwszej wojny światowej, kiedy to na rozparcelowanym Mokotowie (dziś tzw. Starym) wyznaczono ulicę Asfaltową, zabudowaną potem eleganckimi, modernistycznymi kamienicami, obecnie jedną z najładniejszych uliczek Warszawy.

WYPADKI, KOCIE ŁBY I CYKLIŚCI

to ci, którzy „odpychają, potrącają i wymyślają innym, a ponieważ udaje im się na chodnikach, próbują więc szczęścia na ulicach i dostają się niekiedy pod koła wozów”, trzeci zaś to ludzie niebaczni, a „niebaczność jest naszą chorobą narodową”²⁶. Tak oto pod tramwaj wpadł słynny amerykański fotograf Matthew Brady w 1895 roku w Nowym Jorku, Stanisława Brzozowskiego w 1907 roku potrącił we Florencji cyklista²⁷, a rok wcześniej inny zapalony rowerzysta i promotor cyklizmu Pierre Curie zginął pod kołami wozu konnego w Paryżu. W Warszawie pierwsza, anonimowa ofiara tramwaju elektrycznego poniosła śmierć na szynach już dwa miesiące po uruchomieniu taboru.

Przyczynami tych wypadków nie były jednak ani prędkość, ta kłopotliwa zdobycz nowoczesności, ani też zuchwalstwo lub nieuwaga przechodniów. W omawianym okresie brakowało też wydzielonych przejść dla pieszych, nawet w będącym na czele awangardy Londynie. Pierwszy eksperyment z regulowanym lampą gazową ruchem pieszych po wyznaczonych pasach przeprowadzono tam w 1868 roku, ale skończył się już po niespełna dwóch miesiącach wybuchem i kalectwem strażnika, który operował latarnią – kolejne próby, według ustaleń angielskich historyków, podjęto dopiero w latach 20. XX wieku²⁸. Zastosowano tam metodę, którą w latach 30. przyjęto też w Polsce – pieszne przejścia oznaczono wówczas trwałymi, metalowymi ćwiekami, którymi nabijano nawierzchnię.

Marian Gawalewicz podsumowywał kondycję Warszawy początku XX wieku związłą formułą: „kocie łby, drewniaki, anarchia nędzy i anarchia posiadania, skłębione w jakieś dzikie pole cywilizacji”²⁹. Polskie miasta modernizowały, czyli cywilizowały się na swój sposób, być może dziki, ale nieodłączny od procesów ogólnoeuropejskich. Pierwsi rowerzyści brali w nich czynny udział, zdobywając nowe przyczółki: wyjeżdżali na kolejne ulice, przeciwdziałając anarchii, brali udział w kodyfikacji i cywilizowaniu reguł panujących na drogach, wreszcie przyjmowali i proponowali awangardowe rozwiązania (takie jak weryfikacja kompetencji przed dopuszczeniem do ruchu czy swoiste karty rowerzysty). Bicykl już u zarania stawał się pełnoprawnym wehikułem nowoczesności w podwójnym znaczeniu: tym, na którym obywatele chcieli się pokazywać jako nowocześni, i tym, który – pełniąc funkcję wehikularnego medium – na ulice miast tę nowoczesność wprowadzał. Dwudziesty wiek pokazał, że modernizacyjny i demokratyzujący potencjał tego medium nie został wówczas wyczerpany. |

²⁶ B. Prus, *Kroniki*, „Kurier Warszawski” 142/1885.

²⁷ A. Mencwel, *Stanisław Brzozowski. Postawa krytyczna. Wiek XX*, Warszawa 2014, s. 566.

²⁸ M.M. Ishaque, R.B. Noland, *Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way? An historical perspective on pedestrian policies in Britain*, „Journal of Transport History” 2/2006.

²⁹ M. Gawalewicz, *Warszawa. Powieść społeczno-obyczajowa*, t. 1, Warszawa 1901, s. 29.