

Marta Martynowska

Moda rowerowa

Rower zrobił więcej dla racjonalnego kobiecego stroju niż wszystkie kiedykolwiek przeprowadzone ruchy reformacyjne

„Family Magazine”, 1895

Pierwsze cyklistki próbowały jazdy na rowerze w typowych dla epoki strojach, na które składały się: długie, sięgające ziemi suknie, rajstopy, wysokie buty (trzewiki za kostkę), bluzki i żakiety z długimi rękawami. W Europie XIX wieku ukazanie kobiecej kostki u nogi uznawano za frywolność, jednocześnie kobiece kształty były bardzo mocno, wręcz przesadnie, podkreślane krojem strojów. Ciasno związane gorsety miały na celu wysmuklenie talii i uwypuklenie biustu, natomiast wielowarstwowe spódnice czy krynoliny podkreślały krągłość bioder. Wszystkie te zabiegi sprawiały, że kobieca talia wydawała się jeszcze węższa, ale taki strój znacznie ograniczał swobodę ruchów i utrudniał oddychanie. Dlatego przejażdżki na rowerze były dla kobiet prawie niemożliwe, ale przede wszystkim niebezpieczne – często dochodziło do sytuacji, gdy suknia wkręcała się w szprychy lub łańcuch, powodując wypadek.

Zagrożenie stwarzały nie tylko stroje, ale same rowery. Jednym z pierwszych modeli był welocyped, tak zwany *penny-farthings*, czyli rower z jednym wielkim kołem i drugim malutkim, który był zupełnie nieodpowiedni dla kobiet. Wejście na taki rower było dużym wyczynem, a jazda na nim w długich, ciężkich, wielowarstwowych sukniach – niemożliwa. Zdarzały się kobiety jeżdżące na welocypedach, były to jednak głównie aktorki cyrkowe, ubrane w specjalne kostiumy.

Pewnym rozwiązaniem było pojawienie się w latach 70. XIX wieku trycykli. Do jazdy na nich zachęcała, a nawet ją promowała, brytyjska królowa Wiktorja, która sama korzystała z takiego pojazdu. Kobiety mogły jeździć trycklami w tradycyjnych strojach – bez obawy, że suknia wkręci się w jakiś element



Kobieta przejmując dowodzenie. Plakat reklamujący rowery marki Humber, ok. 1895 r., autor nieznan, ze zbiorów Batavus Museum w Heerenveen, Holandia



Kwadrycykl dla dwojga,
źródło: <http://www.fastcoexist.com/3040835/world-changing-ideas/the-perfect-urban-bike-is-just-around-the-corner>

mechanizmu – zachowując przy tym wytworność damy i akceptację społeczną.

W związku z wielkim zainteresowaniem kobiet rowerami inżynierowie nie przestawali pracować i projektowali coraz to nowe maszyny wyłącznie z myślą o damskiej części klienteli. Tak właśnie powstał rower z pedałami po jednej stronie (Starley), na którym siedziało się podobnie jak na damskim siodle do jazdy konnej. Rowery te okazały się niepraktyczne, dlatego szybko zarzucono ich produkcję, prawdopodobnie wyparte zostały przez rowery o kołach równej wielkości, czyli tak zwane *safety bikes*.

Pierwszy *safety bike* powstał w 1885 roku i początkowo, jak większość nowinek technicznych i aktywności fizycznych, był domeną mężczyzn. Rower okazał się maszyną tak kuszącą i atrakcyjną, że szybko zaczęły interesować się nim kobiety. Mimo że nie wszyscy godzili się, aby kobiety jeździły na rowerach, a przeciwnicy kobiecego cyklizmu uważali tę czynność za nieostojną oraz szkodliwą dla zdrowia, panie chciały spróbować tej aktywności, gdyż jazda na rowerze dawała poczucie wolności i niezależności oraz umożliwiała szybsze przemieszczanie się na większe odległości. Słuszne były niepokoje, że gdy kobiety założą strój przypominający męskie spodnie i zaczną wykonywać zajęcia typowe dla mężczyzn, także jeździć na rowerze, zapragną czegoś więcej – równych praw i możliwości realizacji na dotychczas zarezerwowanych dla mężczyzn polach.

Pod koniec lat 80. XIX wieku wprowadzono do produkcji „damkę”, czyli rower dla kobiet z obniżoną ramą. Dzięki takiemu rozwiązaniu rower stał się jeszcze bardziej popularny – kobiety mogły nim jeździć w długich sukniach. Teoretycznie taki rower nie wymagał specjalnego stroju. Jazda na nim była łatwiejsza i wygodniejsza.

Innym rowerem zaprojektowanym z myślą o kobietach był rower bez łańcucha. Taki model miał ułatwić jazdę i być bezpieczny. Jego dodatkową zaletą była mała awaryjność, jednak rowery z takim napędem się nie przyjęły – bardziej popularne okazały się te z tradycyjnym napędem łańcuchowym.

Mimo udoskonalania modeli rowerów tradycyjne stroje z epoki – długie suknie i gorsety – utrudniały jazdę i odbierały przyjemność z poruszania się jednośladem. Wiele kobiet miało wątpliwości dotyczące akceptacji kontrowersyjnych nowości z dziedziny mody rowerowej: dzielonej spódnicy czy pantalonów, które na

MODA ROWEROWA



Plakat reklamujący rowery marki Fongers, ok. 1920 r., autor nieznany, ze zbiorów Batavus Museum w Heerenveen, Holandia. Rowery marki Fongers należą do najstarszych holenderskich fabrykatów, jeździła na nich królowa Wilhelmina (1880-1962)

dodatek były tak niechętnie przyjmowane przez społeczeństwo, a często w ogóle nieaprobowane. Zdarzało się, że kobiety w takich strojach były wyzywane, wyśmiewane, a nawet obrzucane kamieniami. Często paniom ubranym w ten sposób odmawiano wejścia do kawiarni, restauracji czy innych miejsc publicznych. Kobiety potrzebowały ubrań rowerowych – wygodnych i funkcjonalnych, ale jednocześnie zgodnych z ówczesną modą – eleganckich, wytwornych i podkreślających kobiece kształty.

Ciasne gorsety uniemożliwiały swobodne pochylenie się nad kierownicą i szybsze, głębsze oddychanie, dlatego też zaczęto wprowadzać gorsety „sportowe” (luźniejsze i bardziej elastyczne), a w późniejszym czasie całkowicie z nich zrezygnowano. Jednak to długie spódnice były najważniejszym elementem damskiego stroju, znacznie utrudniającym jazdę na rowerze. Początkowo skrócono je o kilka–kilkanaście centymetrów, spinano i zabezpieczano halki, a poły spódnic przyczepiano różnymi sposobami do butów, aby nie unosiły się na wietrze. Wszystko to było nadal niewystarczające do wygodnej i komfortowej jazdy. Stopniowo do mody rowerowej zaczęła wdzierać się dzielona spódnica oraz damskie, luźne spodnie wzorowane na wschodnich alladynkach, te jednak przez długi czas spotykały się z dużym sprzeciwem społeczeństwa.

Po raz pierwszy taki strój zaproponowała Amelia Bloomer (stąd ich alternatywna nazwa – „bloomers”) w 1855 roku. Jej pomysł wydawał się ówczesnym kuriozalny i spotkał się z tak wielką krytyką, że sama pomysłodawczyni musiała zrezygnować z tego ubioru. Dopiero pół wieku później nastąpił powrót do „bloomersów”, czyli prototyp damskich spodni – luźnych, workowatych pantalonów zapinanych pod kolanami; pod nimi noszone były szarawary (rodzaj bielizny) i pończochy. Jednak nawet pod koniec XIX wieku taki strój budził kontrowersje.

Równie popularnym rozwiązaniem wśród rowerzystek była dzielona sukienka – wyglądała ona jak zwyczajna spódnica, ale faktycznie podzielona była na dwie szerokie nogawki. Jedną z propagatorek takiego stroju była Lady Harberton – przewodnicząca Towarzystwa Racjonalnego Stroju, które uznało, że damski strój jest przede wszystkim zbyt ciężki. Jego waga w tamtych czasach mogła dochodzić nawet do 11 kilogramów. Dlatego też konieczna była generalna zmiana – ograniczenie wagi i liczby noszonych warstw. Postanowiono, że maksymalna waga bielizny nie może przekraczać trzech kilogramów. W książkach i czasopiśmie z końca XIX stulecia przeznaczonych dla kobiet chcących uprawiać cyklizm można znaleźć bardzo szczegółowe zalecenia dotyczące stroju rowerowego. Często ubiór ten różnił się znacznie w zależności od tego, czy przejażdżka miała odbyć się w mieście (choć i tu rozróżniano jazdę po ulicach oraz jazdę po parku), czy



Rowerzystka, na podstawie obrazu F. Simma (z „Gartenlaube”, 1897), za: M.J.B. Rauck, G. Volke, F.R. Paturi, *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte. Das Fahrrad und seine Geschichte*, Stuttgart 1979, s. 185

też miała to być dłuższa trasa prowadząca za miasto. Opisy takich strojów można znaleźć zarówno w prasie polskiej („Cyklista”), jak i zagranicznej, na przykład angielskiej („Bicycling for Ladies”).

Dziewiętnastowieczny strój rowerowy składał się z wielu elementów i był dość skomplikowany. Już wtedy podkreślano, że ubranie rowerowe powinno być wygodne, dopasowane, niekrępujące ruchów i dostosowane do warunków atmosferycznych.

Bielizna – wełniana, podobnie jak paski i taśmy gorsetów (o ile jeszcze je noszono), ponieważ płótno (bawełna) nasiąkało wilgocią, po czym stawało się zimne i nieprzyjemne.

Szarawary – rodzaj bielizny (nie stroju zewnętrznego), szerokie, bufiaste, plisowane, nigdy obcisłe i przylegające (to zupełnie przeciwieństwo obecnych trendów, w których strój musi być jak najbardziej obcisły i dopasowany, nie powinno być w nim luźnych elementów, dzięki czemu unika się obtarć).

Pończochy – nieodzowny element XIX-wiecznego stroju (należy pamiętać, że nie były to rajstopy, jakie znamy obecnie, lecz luźne pończochy zapinane na udzie podwiązkami). Do jazdy na rowerze zalecano pończochy wełniane w ciemnych kolorach, najlepiej czarne, aby wyglądać elegancko i dystyngowanie. Najlepsze były pończochy jedwabne, ciasno przylegające do nogi – te były jednak o wiele droższe.

Bluzka – płócienna lub jedwabna w jasnych odcieniach (bładoróżowy, jaskrawożółty). Na to zakładano żakiety, bolerka dopasowane w talii, z wielkimi bufiastymi rękawami.

Spódnica – krótka (przez krótką rozumiano spódnicę sięgającą do połowy łydki), obcisła w biodrach, a szeroka u dołu. Odradzano suknie szyte na sposób angielski, tj. długie do ziemi. Aby suknia nie powiewała podczas jazdy i nie wkręcała się w koło lub łańcuch, zalecano używanie ciężarków, które przyczepiano po bokach sukni u dołu, a następnie zahaczano o guzik buta, dzięki czemu spódnica nie unosiła się przy podmuchach powietrza. Proponowano także noszenie spódnic dzielonych, które były niewiele krótsze od tradycyjnej sukni spacerowej, a podczas chodzenia podział był niewidoczny. Taka spódnica umożliwiała jazdę rowerem męskim. Pod spódnicę należało zakładać szarawary (rodzaj bielizny z nogawkami do kolan) oraz pończochy.

Pantalony stanowiły kwestię nierozstrzygniętą, głównie ze względu na ich męski charakter. Zarzucano, że były szyte na męską modłę, ze sztywnych materiałów. Poza tym uważano je za wygodne, praktyczne i bezpieczne do jazdy na rowerze. Co więcej, jak pisano już wówczas, taki strój (w przeciwieństwie do długiej spódnicy) umożliwiał bezpieczną jazdę na rowerze męskim z wysoką ramą.

MODA ROWEROWA

Kapelusz – nieodzowny element kobiecego stroju końca XIX wieku. Kapelusz do jazdy na rowerze nie powinien być tym samym kapeluszem, którego używa się do chodzenia po mieście; nie może mieć żadnych ozdób typu pióra, kwiaty czy koronki, które używane są do eleganckich wizyt, na przykład w teatrze. Na rower niepraktyczna była także woalka. Zalecano kapelusze filcowe lub futrzane czapeczki na zimę albo z piki na wiosnę i lato. Kapelusz powinien być także dobrze osadzony na głowie lub przymocowany do włosów.

Buty – mowa tu o trzewikach, czyli butach za kostkę, bez obcasów, wykonanych oczywiście ze skóry. Latem było w nich bardzo gorąco, jednak niemożliwa była jazda w innym obuwiu.

Rękawiczki – żadna kobieta nie mogła chodzić bez rękawiczek, również latem. Zalecano rękawiczki jedwabne, jako najbardziej eleganckie, te były bardzo ciepłe; zimą i w chłodniejsze dni noszono rękawiczki skórzane, w tym z psiej skóry.



Pantalony. W 1897 roku spodnie były jeszcze typowo męskim elementem stroju, Museum für Verkehr und Technik w Berlinie, za: J. Franke, *Illustrierte Fahrrad-Geschichte. Materialien Museum für Verkehr und Technik Berlin*, Berlin 1987, s. 80

Materiały, z których szyte były stroje rowerowe, miały być trwałe, nie przyjmować kurzu i nie płowieć. Za najlepsze uważano sukna i samodziały (materiały wełniane). Stroje letnie szyte były z flaneli i piki (materiały bawełniane), zimowe – z aksamitu (bawełna).

Pewien przełom w damskim stroju nastąpił po pierwszej wojnie światowej, kiedy wiele kobiet zastąpiło mężczyzn w ich tradycyjnych zajęciach, głównie w fabrykach i w przemyśle ciężkim, gdzie damski strój był niewygodny i zagrażający bezpieczeństwu pracy. Robotnice zaczęły nosić spodnie i kombinezony dla bezpieczeństwa w pracy, jednak ten strój stopniowo przekładał się na modę cywilną. W latach 20. XX wieku moda wszystkich klas społecznych stopniowo się przeobrażała: sukienki znacznie się skróciły, a kobiety uprawiające modne wówczas dyscypliny sportowe, jak tenis czy jazda na rowerze, po raz pierwszy pokazały nagie łydki.

Konieczność zastąpienia tradycyjnych stanowisk pracy mężczyzn w czasie drugiej wojny światowej przełożyła się trwale na zmianę kobiecego ubioru. Kobiety pracowały w fabrykach przemysłu ciężkiego, w wojsku, na poczcie, w transporcie i w innych branżach. Wiele z tych zawodów wymagało męskiego stroju, przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa, ale także dla wygody.

Rowery w okresie drugiej wojny światowej odegrały bardzo dużą rolę – używano ich zarówno na froncie, jak i w cywilu, a także w różnego rodzaju służbach. Rowerem można było dojechać praktycznie wszędzie, często w trudno dostępne miejsca i nie wymagały one tak cennej w tym czasie paliwa.



W czym ćwiczyć? Kolorowa lycra i rower stacjonarny, fot. BULLS, „Uroda” 3/1993, s. 77

Po wojnie, z dekady na dekadę, spódnice bywały skracane, a coraz częściej kobiety zakładały spodnie, które „przywędrowały” do damskiej mody z fabryk: najpierw jako strój wakacyjny i rekreacyjny, potem też oficjalny i elegancki. Po drugiej wojnie światowej kobieta w spodniach (damskich) na rowerze przestała budzić zgorzelenie, a wejście spodni do damskiej garderoby na stałe pod koniec lat 60. sprawiło, że w kolejnych dekadach damska moda rowerowa nie odbiegała zbyt od zwykłej mody. Lata 60. i 70. odznaczały się znacznym rozluźnieniem obyczajów. Pojawiły się spódniczki mini, spodnie i krótkie szorty, które były wykorzystywane jako strój do jazdy rowerowej. Bardzo popularne stały się także dżinsy, które noszone były przez wszystkich i na każdą okazję. W tym okresie zaczęły powstawać także sztuczne i syntetyczne materiały, z których szyto różne stroje, w tym także te przeznaczone do jazdy na rowerze.

W latach 80. XX wieku pojawił się spandex, lepiej znany pod nazwą „lycra” (zastrzeżona nazwa towarowa) – sztuczny, elastyczny materiał, z którego szyto obcisłe stroje sportowe, na przykład do joggingu, ale także na rower. Taki strój umożliwiał szybką i wygodną jazdę bez obawy o to, że jakiś element wkręci się w łańcuch lub szprychy. Żadna część ciała nie była też narażona na otarcia podczas długiej, często wielogodzinnej jazdy.

Na przełomie XX i XXI wieku wprowadzono nowe rodzaje tkanin oddychających i termoaktywnych, które mają na celu poprawić komfort jazdy rowerzysty, przede wszystkim przez odprowadzenie wilgoci od ciała.

Moda rowerowa w obecnych czasach pokrywa się z modą cywilną. Warto jednak pamiętać, że niegdyś to rower wpływał na kształtowanie się trendów i w istotny sposób przyczynił się do ewolucji damskiego stroju – zredukowania liczby warstw, znacznego skrócenia spódnic oraz wprowadzenia prototypu spodni. To właśnie rower sprawił, że kobiety uwolniły się od sztywnych konwenansów, umożliwił im swobodne, samodzielne przemieszczanie się na znaczne odległości. Sprawił także, że kobiety stały się „widziane i słyszane” i niejako doprowadził do uzyskania przez nie większych praw obywatelskich.

Obecnie wśród rowerzystek miejskich dużych aglomeracji bardzo popularny jest trend zwany *cycle chic*, czyli rowerowa elegancja. Jest to moda rowerowa niejako nawiązująca do początków cyklizmu. Chodzi w niej o to, aby na rowerze wyglądać dobrze, stylowo i elegancko. Takie rowerzystki udowadniają, że można jeździć rowerem w normalnych, „cywilnych” ubraniach,

MODA ROWEROWA



Reklama sukienek projektu Grażyny Hase dla Domu Mody Cora z końca lat 60. Dzięki uprzejmości Anny Pelki



Biała dzianina, czyli „romantyczna” i „wiejska” stylizacja, fot. M. Brzozowski/FREE, „Uroda” 4/1993, s. 32



Rowerem na wycieczkę... Okładka „Mody i Życia Praktycznego” z lipca 1948 roku

także w spódnicach – choć oczywiście nie tak długich, ciężkich i wielowarstwowych jak w XIX wieku – a nie tylko w przeznaczonych do tego odpowiednich specjalnych strojach kolarskich. Jeżdżą w ciekawych kreacjach i nie muszą przebierać się po dojechaniu do pracy, szkoły, sklepu czy innego miejsca docelowego. Strój rowerowy utożsamiany jest z normalnym ubraniem.

Moda rowerowa w pewnym sensie... zatoczyła koło. Niegdyś kobiety chciały wyzwolić się z ciężkich, wielowarstwowych, długich sukni i mieć strój odpowiedni do uprawiania sportów, w tym do jazdy na rowerze. Natomiast obecne rowerzystki miejskie rezygnują z wygodnych strojów sportowych na rzecz elegancji, stylu i szyku i ponownie wsiadają na rowery w spódnicach i sukienkach, bluzkach i żakietach oraz butach na obcasie. |



Cycle chic XXI wieku,
źródło: www.lifeofpix.com